

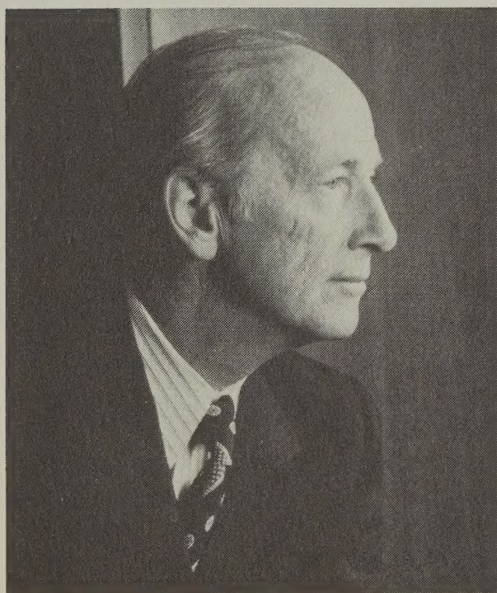
Table of Contents

2	Board of Directors; Officers
3	Report of the Board of Directors
11	Statement of Income and Retained Earnings
12	Balance Sheet; Auditors' Report
14	Statement of Changes in Financial Position
15	Notes to Financial Statements
18	Ten-Year Review
20	Glossary of Terms

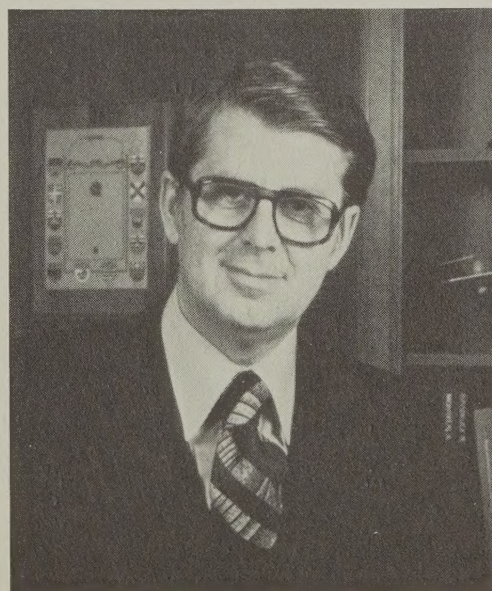
	1976	1975**	% Change
<i>Financial</i>			
Operating Revenues	\$1,057,484,000	\$ 957,180,000	10
Operating Expenses	1,017,719,000	917,876,000	11
Net (Loss) Income	(10,455,000)	(13,082,000)**	
Invested Capital at Year-End	885,337,000	1,042,041,000**	(15)
Return on Investment	6.5	5.1	
<i>Operations</i>			
Revenue Passenger Miles* (000)	10,705,040	10,110,076	6
Passenger Load Factor*	61%	58%	
Yield per Revenue Passenger Mile*	8.19¢	7.78¢	5
Total Available Ton Miles (000)	3,175,289	3,075,120	3
Operating Expense per Available Ton Mile	32.05¢	29.85¢	7
Personnel at Year-End	20,556	20,589	0

* Scheduled Services Only

** Some items restated to conform with 1976 financial statements



*Pierre Taschereau, Q.C.
Chairman of the Board*



*Claude I. Taylor
President and Chief Executive Officer*

Board of Directors***Officers****Appointed by Governor-in-Council:*

William R. Allen, Q.C.†
Toronto

J. F. Cruickshank
Halifax

George Heffelfinger†
Winnipeg

Claude I. Taylor
President & Chief Executive Officer

Elected by the Shareholders:

Pierre Des Marais II
Montreal

Geno F. Francolini
Tillsonburg, Ontario

L. C. L. Jolivet
Vancouver

André Monast, Q.C.
Quebec City

Pierre Taschereau, Q.C.
Montreal

*Pierre Taschereau, Q.C.**†*
Acting Chairman of the Board

Claude I. Taylor
President and Chief Executive
Officer

A. D. Bone
Vice President
Maintenance

W. J. Brooks
Controller

M. H. Cochrane†
Vice-President
Finance and Planning

Maurice d'Amours
Senior Vice President
Marketing, Sales and Services

K. J. Davis
Vice President
Flight Operations

F. C. Eyre
Vice President
Personnel

M. E. Fournier
Secretary

C. H. Glenn
Vice President
Fleet Planning

G. J. Kendall
Treasurer

John W. McGill
Vice President
Marketing

D. E. McLeod
Vice President
Public Affairs

I. E. McPherson
General Counsel

K. E. Olson
Vice President
Purchasing and Facilities

L. M. Raverty
Vice President
Technical Services

D. C. Tennant
Senior Vice President and
Technical Advisor

R. T. Vaughan, Q.C., L.L.D.
Senior Vice President
Corporate Services

D. Bryce-Buchanan
Vice President
European Region

J. M. Callen
Vice President
Central Region

Pierre Jeannot
Vice President
Eastern Region

J. P. Labrie
Vice President
United States and Southern Region

H. D. Laing
Vice President
Western Region

Executive Offices
1 Place Ville Marie
Montreal H3B 3P7
Quebec

* December 31, 1976

** Appointed Chairman of the Board
January 1, 1977

† Member of Audit Committee

To The Honorable
The Minister of Transport
Ottawa

Sir:

The Board of Directors of Air Canada is pleased to submit its annual report for 1976.

In many respects the year was one of progress, both financially and in service improvement. Productivity, yield and load factors all increased, and had it not been for the nine-day shutdown of the Canadian air transport industry, which cost Air Canada alone \$22.5 million in net income, the airline would have registered a marginal profit. As it was, a net loss of \$10,455,000 was recorded.

Inflationary trends continued to exert severe pressure on the airline's operating expenses, while general economic conditions in Canada led to a virtual stagnation in domestic traffic which was offset to some degree by growth in other markets.

Had Air Canada enjoyed a debt relationship more in line with industry norms, the Corporation would have experienced an improved profit position. Legislation which provides for a revision of the airline's capital structure is now before Parliament.

In the face of continuing cost pressures and a no-growth situation on the vital Canadian routes, the results represent a gratifying improvement over last year. An indication of the airline's success at increasing efficiency is the employee productivity gain of 4% while efforts to improve aircraft utilization produced a load factor advance of three points from 58% to 61%.

Revenue

Operating revenues passed the billion dollar mark for the first time in 1976, increasing 10% to a total of \$1,057,484,000.

Total traffic and yield each grew 5% during the year to contribute to an increase of \$100 million. Scheduled passenger revenue produced \$90 million of this increase, while scheduled cargo services improved \$8 million and charter revenue was down \$8 million. Revenue from incidental services rose \$10 million.

Scheduled passenger traffic growth of 6% reflected new services to the United States and the introduction of incentive fares. Although traffic improvements on the United States, Atlantic and Southern operations all exceeded 10%, the 1% growth on Canadian services was both disappointing and a cause for concern. Scheduled cargo revenue improved 8% entirely as a result of traffic growth, with freight up 6% and mail up 24%, reflecting the postal strikes of late 1975. Charter revenue decreased due to the introduction of a competitive charter class fare on scheduled services and a general softening in the non-scheduled market.

Expenses

Operating expenses reached \$1,018,000,000 in 1976, up \$100 million or 11% from the previous year.

Although average employment decreased for the second consecutive year, down 1% in 1976, continuing wage pressures saw total labour costs increase \$40 million or 11%. A 4% improvement in employee productivity helped to limit the growth of this major cost element.

Fuel expenses continued to escalate, growing 12% in 1976 and bringing the airline's total fuel bill for the year to \$190 million. Because fuel constitutes 19% of total operating expenses, price increases necessarily have a major impact on fares and profits.

Airport user charges paid to the government increased \$6 million or 26% in 1976. Added to this sharp rate escalation was a new per passenger security charge.

Charges for depreciation and obsolescence were up by \$6 million or 6%, due primarily to the use for a full year of aircraft introduced in 1975.

Interest on long-term debt was up \$12 million or 19%. This increase was primarily attributable to the full year effect of aircraft leasing initiated in 1975. Offsetting this was an \$11 million gain in interest income from short-term investment of the funds generated through this innovative financing.

The cost of providing satisfactory pension benefits for active and retired employees had a significant impact on the company's expenses in 1976. As a result of the triennial valuation by Air Canada's actuary as at December 31, 1975, the unfunded liability of the company's pension plans increased \$63.4 million to \$92,226,000. This increase was brought about by improved pension benefits, an increase in early retirements and high salary escalation during the three year period, coupled with a lower than anticipated yield on pension funds investments resulting from poor stock market performance in 1973 and 1974. The impact of this growth in the unfunded liability required the Corporation's special annual payments, which retire this liability, to be increased by approximately \$7 million to \$9,878,000.

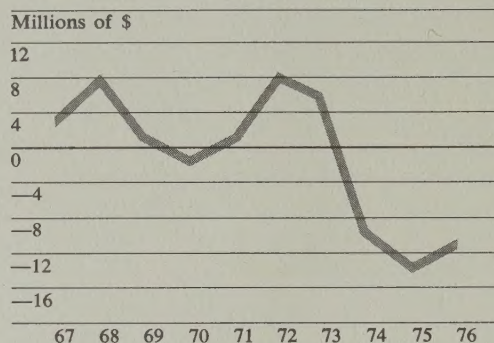
The company has approved further adjustments to actuarial assumptions and benefits effective January 1, 1977 which will increase the unfunded liability by an amount of \$36,449,000 and require additional special annual payments of \$3,877,000 to be made by the Corporation.

Financial Position

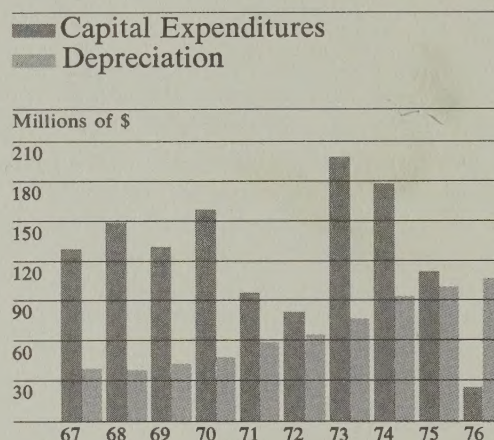
Long-term debt was reduced by \$146 million during the year when the Corporation repaid \$129 million to the Government of Canada and a further \$17 million to other note-holders. Cash and short-term investments were reduced by \$86 million and working capital decreased \$89 million.

Although total revenue increased

Net Income or Loss 1967-1976



Capital Expenditures & Depreciation 1967-1976



10%, growth in accounts receivable was limited to 7%, as a result of an intensified effort to accelerate collection and improve utilization of funds.

No aircraft were acquired in 1976 and the cost of property and equipment increased by \$8 million. Total assets decreased \$154 million.

There was no need for additional financing during the year because of the 1975 aircraft leasing arrangement.

Throughout the year the Corporation concerned itself with a re-examination of internal processes and took measures to apply a number of controls related to the fiscal management and direction of the company.

Markets — Canada

The downturn in the growth rate of the Canadian economy was reflected in the disappointing passenger levels on Canadian routes.

The airline carried some 7.5 mil-

lion passengers on domestic services, down 1% from 1975. The shortfall in this important market, which comprises 60% of Air Canada's total operations, had a serious effect on the year's results.

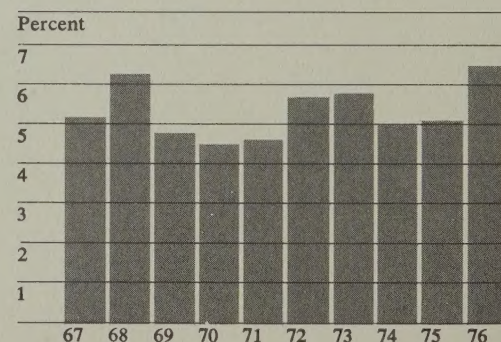
In the economic environment of the last few years, Air Canada has recognized the need to be flexible in designing its schedules to relate to changing market conditions. To achieve this economic balance between capacity and demand the airline decided early in the year to cut back on underutilized flights and delay the introduction of new services.

Planned non-stop service between Ottawa and Calgary, as well as a similar Montreal-Boston link and a new route to Portland, Maine from Montreal were all deferred because the company could not economically justify this expansion, however minimal.

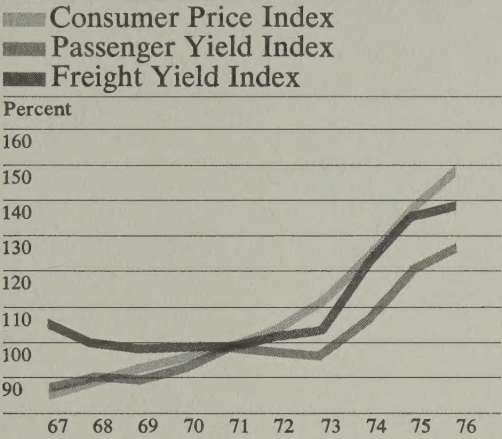
In the same context, the non-stop service between Quebec City and New York was suspended in April and the transcontinental route through London, Ontario operated only in the summer peak period. In a co-operative venture with Great Lakes Airways, the airline was able to reduce its Toronto-London frequency with the Ontario carrier providing additional flights.

Non-stop flights and increased frequencies between Canadian centres were provided for the traditionally heavy travel months of summer. A Toronto-Charlottetown non-stop flight was added for the summer market, as well as an Ottawa-Edmonton flight which proved popular. However, constant vigilance was maintained through the year to ensure that unused

Return on Investment 1967-1976



**Air Canada Yields
vs Consumer Price Index
(1967-1976; 1971 = 100)**



capacity was withdrawn at the earliest moment in an effort to improve the airline's short-term efficiency. In some cases aircraft types were changed to limit available seat miles.

Passenger capacity was reduced 2% over the year and in combination with a minimal increase in revenue passenger miles resulted in raising the load factor two points to 61%.

Fares, too, reflected the changing realities of steadily rising costs. Air Canada and other Canadian airlines introduced an 8% tariff increase in April to recover imposed new costs and a further 4% in September to offset increased expenditures for fuel and a variety of airport user charges. At year end, domestic fares approximated levels in the United States despite significantly higher Canadian costs, and represented excellent value in comparison with European air tariffs.

In an effort to attract additional

business immediately after the summer peak, the company extended the applicability of its lower yield discount fares for senior citizens, families and group travel in Canada. Weekend restrictions that had previously applied were eliminated.

Later in the fall, the airline unveiled a domestic incentive tariff that, while limited, offered discounts up to 44% from existing economy fares. This Charter Class Canada fare was designed to fill seats that otherwise would go empty and encourage Canadians to travel within Canada. Because of the advance reservations requirement, these new tariffs were not to take effect until early in the new year. The new levels replaced the former discount excursion fares.

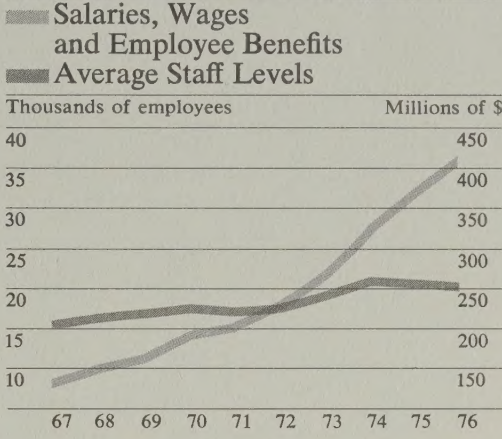
A further challenge to the airline was to maintain its high customer service standards in the more demanding environment of the times. To this end the company introduced movies on its L-1011 flights and extended its successful automatic ticketing to 37 locations in cities throughout Canada. The speed, efficiency and accuracy of this ticketing procedure adds to passenger convenience and the airline's productivity.

Markets International

Traffic volumes on Air Canada's international routes showed some improvement over 1975, but growth levels were far from historical patterns and Atlantic services experienced a drop in business.

The airline transported 3.1 million scheduled passengers on its routes outside of Canada last year, an increase

**Salaries, Wages and Employee Benefits
1967-1976**



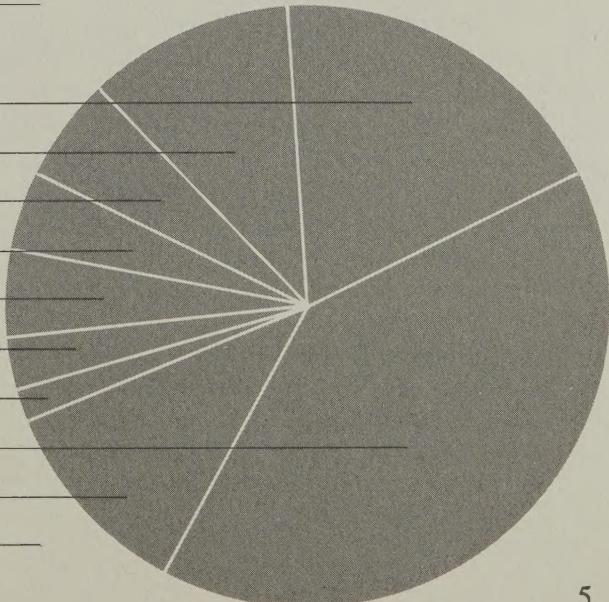
of 10%. On services to the United Kingdom and the Continent a total of .7 million passengers were carried while travellers to the United States increased 11% to 2.1 million and Southern traffic was also up, growing 1% to more than .3 million.

Charter Class Fares were introduced to the United Kingdom to compete with charter carriers who do not have the obligation to serve off-peak periods. This low cost concept offers the advantage of charter rates with the convenience of scheduled service. Later in the year this fare level was also made available to some continental destinations.

Air Canada was able to introduce three new services to the United States thereby increasing revenue passenger miles 17%. Coincident with the summer schedule change, daily non-stop service was introduced between Toronto and Boston, Montreal and Cleveland. At the same

**Operating Expenses
1976**

	(\$000)	% of Total
Fuel and Oil	190,013	18.7
Depreciation and Obsolescence	107,398	10.6
Rent, Utilities and Communications	56,912	5.6
Materials, Supplies and Services	43,661	4.3
Sales Commission	42,412	4.2
Landing Fees and Terminal Assessments	30,509	3.0
Advertising and Promotion	18,153	1.8
Salaries, Wages and Benefits	413,234	40.6
Other Operating Expenses	115,427	11.2
Total Operating Expenses	1,017,719	100.0





time direct daily service was initiated linking Chicago with Calgary and Vancouver.

There proved to be insufficient traffic to sustain the Cleveland-Montreal route and service was suspended in the fall.

On all transborder routes the load factor was increased over the year by five points.

Market demands were such that the company increased southern route capacity 8% and realized an equal growth in passenger volumes. A Cuba service was inaugurated from Toronto and a low cost night-coach excursion fare was introduced to attract new business to the company's Florida destinations. The Nighthawk fare concept appealed to Canadians willing to travel weekends at irregular hours and enabled the airline to improve aircraft utilization.

Initially applied on an experimental basis, this fare proved sufficiently appealing that the company later extended the applicable period to both Miami and Tampa and then expanded the program to Freeport in the Bahamas.

Other travel inducement programs drew travellers to the company's Southern destinations and while yield was lowered somewhat, the load factor was increased to 62% to improve the economics of that route segment.

With the introduction of the peak schedule to winter destinations in the Caribbean, wide-body 747 service was introduced to Barbados.

The cost pressure pattern was of course felt across the airline's system with the result that Atlantic fares



rose an average of 8%, increases to the South were up three to five per cent and transborder rates were adjusted upward 7%.

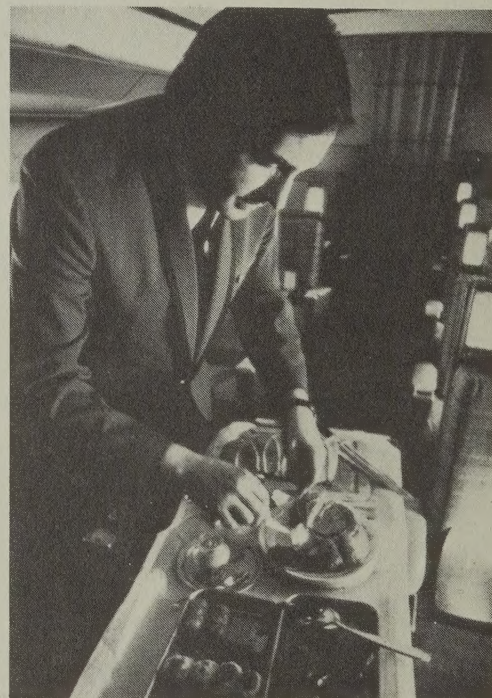
Other Developments

Air Canada in 1976 continued its endeavors to provide a broad range of innovative and integrated travel services for its customers.

Continuing its industry lead in the application of computer technology to airline needs, the company installed some 170 reservations terminals in travel agencies and special accounts offices during the year. This brought to 270 the number of such computerized units in operation at these sales outlets. The Department of National Defense joined three of Canada's regional carriers as a customer for the airline's automated reservations package.

Internally, new high capacity computers were installed at the company's Dorval and Winnipeg computer centres. These enabled the airline to deal more effectively with maintenance inventory, accounting requirements and management information.

CANAC Consultants Limited, the joint consulting arm of Air Canada and Canadian National, continued to provide transportation and associated



advisory services to international clients. Projects were underway in the Caribbean, Africa and South America during 1976, with developmental work in North Africa, the Middle East and Bangladesh. A civil aviation audit was completed in Madagascar and management assistance was provided

to Leeward Islands Air Transport (1974) Limited. Technical support and training continued for the Tanzanian Civil Air Service.

Subsidiary and Associated Companies

Air Canada has a number of inter-company relationships in allied fields. Two of those affiliations represent investments carried at cost. Airtransit Canada is a wholly owned subsidiary incorporated for the purpose of the establishment, operation and development of a demonstration STOL system between Montreal and Ottawa. With all operating losses absorbed by the Government of Canada, the service was terminated in April, 1976 and results have been forwarded to the Minister of Transport for evaluation.

Air Canada owns a 26 percent interest in Air Jamaica (1968) Limited, the national carrier of Jamaica, with the majority interest held by the Government of Jamaica. The residual investment in preferred shares which is being purchased by the Jamaican Government over the years to 1979 amounted to \$3.6 million at year-end.

A number of investments in associated companies have been made by CN Realities Limited, with funds advanced by the airline. These include: MATAC Cargo Limited jointly owned by CN Realities and Marathon Aviation Terminals which constructed and operated a cargo facility at Mirabel International Airport. Discussions are under way with a view to converting this into a partnership in 1977.

Allied Innkeepers (Bermuda) Limited, which owns hotels in the Caribbean. CN Realities' one-third ownership investment in this company was disposed of during the year, full provision for the loss having been made in prior years.

Venturex Limited, wholly owned by CN Realities, was established to operate ABC Charters under the Air Carrier Regulations using Air Canada aircraft and is also involved in planning and operating ground reception services. The net cost of operating Venturex is offset against Air Canada revenues.

During 1976 Air Canada gave



consideration to its ultimate participation as a shareholder in CANAC Distribution Limited and decided to withdraw from this company, which was established for the planning and management of inter-modal international freight. Provision for its obligation in this regard was made in 1976 accounts in the amount of \$310,000.

Airline Maintenance Buildings Limited, which owns facilities at Toronto International Airport, is wholly owned by CN Realities.

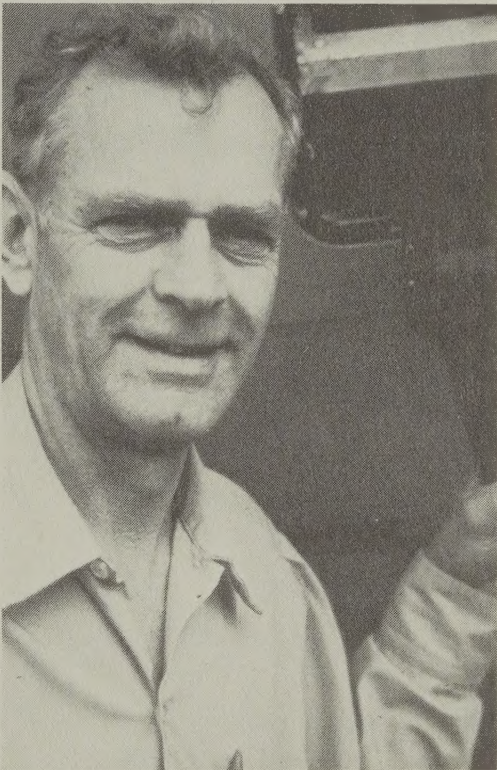
Air Cargo and Mail

Total air cargo volume increased by 8%. Air Freight grew by 6% while express declined by 9% and air mail increased by 24%. Express and mail statistics were affected by a postal strike in late 1975 which distorts year to year comparisons.

A single purpose aircraft dedicated to freight served Winnipeg, where a mixed passenger-cargo service had previously been provided. Calgary and Chicago were linked with freighter service for the first time and freight capacity was increased throughout Canada.

Air Canada's pioneer sea/air service from the Orient to Europe — by ocean carrier to Vancouver and onward by direct flights to European destinations — grew strongly, increasing by 42% over the previous year.

Charter cargo movements increased by 13% due in large part to the



cooperative efforts of Air Canada, the Ministries of Agriculture and of Industry Trade and Commerce and Transport Canada in a united venture to support cattle exports. Air Canada introduced an improved cattle loading device which has increased the efficiency of carriage and has won the support of the exporting industry and concerned government agencies.

The 747 passenger/cargo combination aircraft introduced late in 1975, demonstrated its efficiency over the full year and has proved capable of carrying up to 50 tons of cargo in addition to its normal complement of passengers.

The company's air express services were expanded to transborder flights to fill the gap left by the termination of REA (Rail Express Agency) services which had been available to all North American air carriers for more than 40 years.

Volume on Expedair, the airline's one day inter-city express service, rose by 70% in the year. The service was extended on an experimental basis to points in the United Kingdom and Europe.

Fleet and Facilities

At year end the Air Canada fleet was comprised of 118 aircraft: six 747s, 10 Lockheed L-1011s, 35 Douglas DC-8s, 14 Boeing 727s and 53 Douglas DC-9s. Two further L-1011s were leased for the peak travel season of summer.

An additional DC-8 owned by the company is leased to Cubana Airlines. Two similar aircraft leased to Cubana were tragically destroyed during the year. Under the lease arrangement, the hull insurance was carried by Cubana and payable to Air Canada.

A major modification program began in 1976 to refit three Lockheed L-1011 aircraft for added flight range. Modifications were completed on one aircraft and two more will be refitted early in 1977. The work consists of installing additional fuel capacity to extend range by 1,000 miles. These modified aircraft will be used on routes over the Atlantic providing wide-body operations to destinations otherwise served by less competitive aircraft.

A further program was launched to increase the efficiency of the Air Canada fleet by installing additional

seats in the Corporation's 747s, L-1101s and DC-9s. The added capacity, when the full program is completed in 1979 will be the equivalent of one new 747, one new L-1011 and three new DC-9s. Cost of the program will be slightly more than \$17 million, representing a substantial saving over the estimated \$90 million to purchase new aircraft. The reconfiguration also brings an 8% improvement in fuel efficiency.

Fuel conservation continued to be a major preoccupation. Previously instituted programs to modify operating procedures such as speeds, cruising altitudes and route selection have achieved substantial fuel savings. The computer flight planning system which incorporates these standards was extended to a greater proportion of flights in 1976.

Engine reliability improved during the year as new maintenance techniques matured and yielded gratifying results. Based on average time between overhauls, which represents the flying hours an engine is utilized, maintenance productivity improved significantly over the last two years. Since 1974, the time between major overhauls for the Pratt & Whitney JT9D engine which powers the 747, has risen 82%; for the Rolls-Royce RB-211, powering the L-1011s, the improvement is 74%.

Air Canada's maintenance facilities and skills are marketed to other airlines and revenue from this source rose 20% over 1975, reflecting the addition of Cubana and Aero Peru to

the number of international carriers utilizing the company's resources in this manner.

Work on the new line maintenance hangar at Winnipeg progressed on schedule during the past year. The facility is expected to be in operation in the fall of 1977.



Personnel

Air Canada has always recognized that its most important asset is its people. Throughout the year, Air Canada's men and women continued to exhibit the qualities demanded by the high technology aviation industry.

The year end total of 20,556 employees was .2% below 1975 and the average staff level for the year was down 1%. Employee productivity in terms of the common industry measurement of available ton miles, rose 4%.

Agreements were concluded with the Canadian Air Line Pilots As-



sociation which represents company pilots and with the Canadian Air Line Employees Association on behalf of passenger and reservations agents.

Winnipeg Finance employees voted to have the International Association of Machinists as their bargaining agent and, at year end, the company was

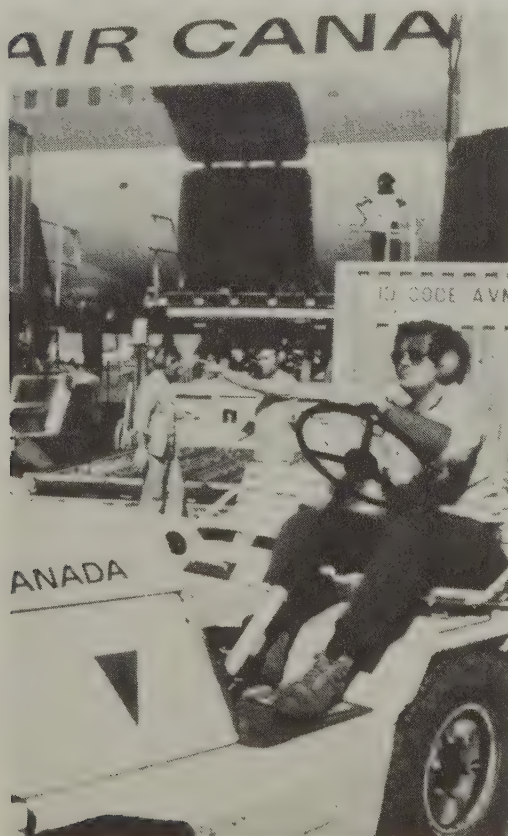
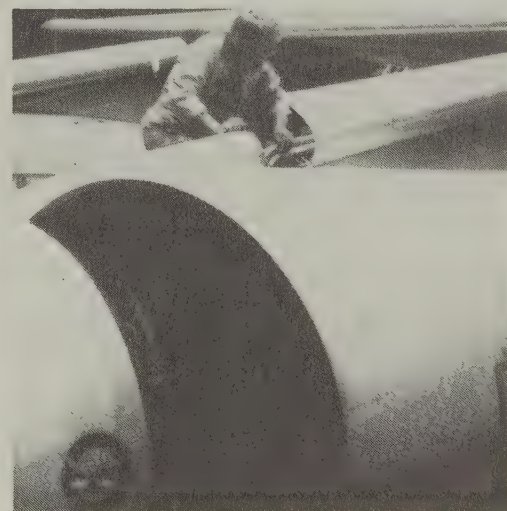
progressing toward a contract with that group.

Air Canada's progressive training program to meet present and future managerial requirements continued in 1976. Initiated two years ago to acquire and improve business skills, this career development process was

pressures, particularly in key areas of fuel prices and wages, are driving operating expenses upwards at the very time general economic uncertainties are seriously depressing the travel market. There is no immediate prospect of any substantial relief from these factors that lie largely beyond industry control.

Adding to the financial burden is the range of government imposed charges Canadian airlines are experiencing for airport facilities that has no parallel on the international competitive airline scene.

The challenge to airline management is clear. While the price of the product must reflect cost realities and



made available to men and women throughout the airline last year, bringing to 2100 the number of management and non-management personnel who have participated in the program.

As well, the airline expanded its language training and translation programs to broaden the base for extended use of the French language in the administration of the Corporation and as a language of work. It is doubtful whether any other major Canadian service organization has done more than Air Canada in providing bilingual service to the public. Acceleration of the airline's efforts in this area reflects the national carrier's sincere intent to do its part in respecting the status of Canada's two official languages.

Outlook

The entire Canadian air transport industry is undergoing a period of severe financial stress. Inflationary

fare increases are unavoidable, this cannot be regarded as a panacea. Everything possible must be done to achieve higher levels of operating efficiency and to increase to the extent that is reasonable the productivity of fleet and manpower.

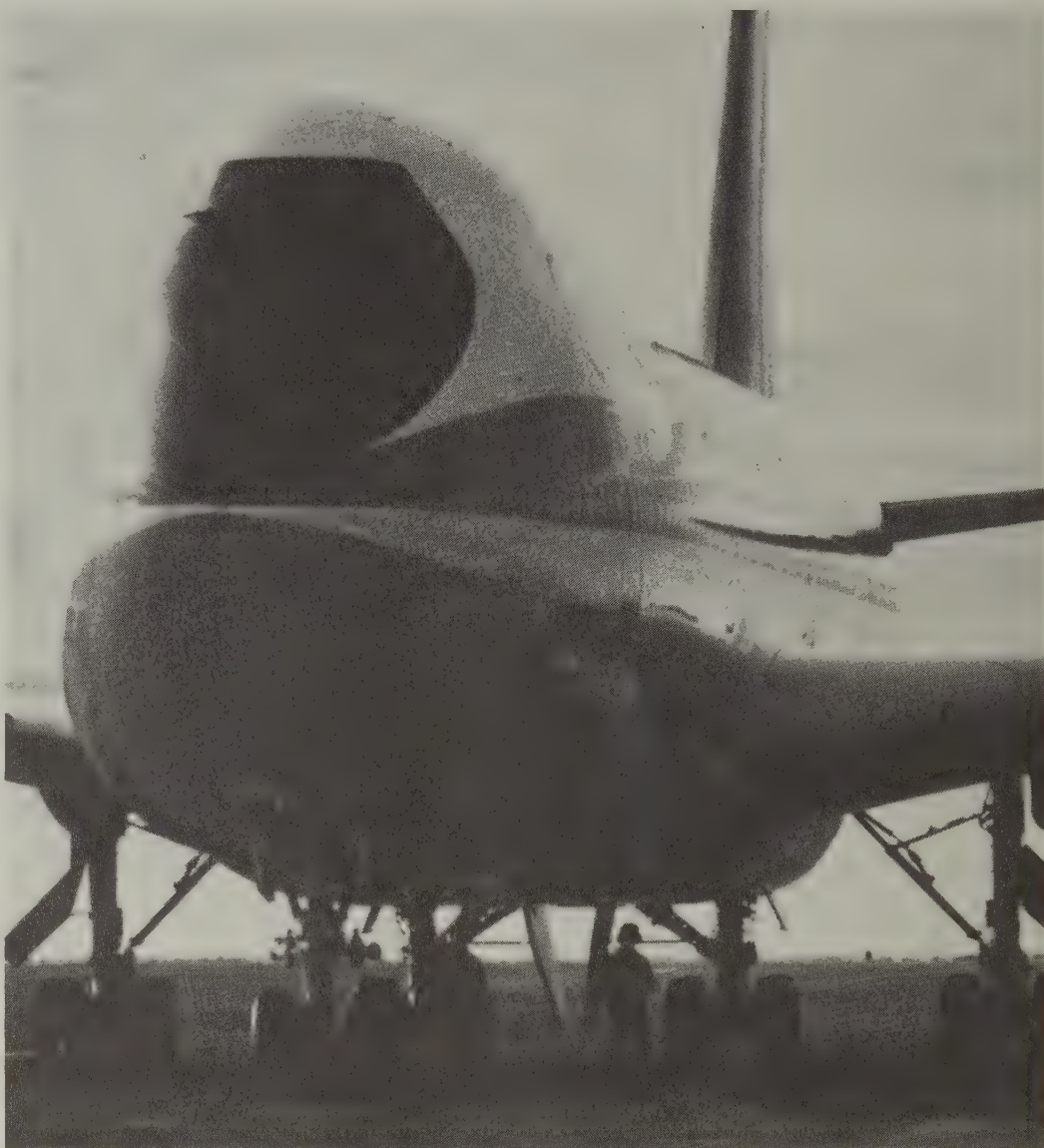
This means in practice that airline scheduling must be more disciplined and realistic in relation to actual market demand. There is no reason why the public should have to pay for large numbers of empty seats through unnecessarily high fare increases. In early 1977 Air Canada intends to begin this process of route rationalization with the suspension of four uneconomic transatlantic services to Moscow, Prague, Brussels and Vienna. The airline's domestic operations will be reviewed and, while it is unlikely operations will be suspended to any community presently served, there will certainly be a need for some flight frequency reduction and a change of aircraft gauge in some situations.

Inevitably, this will have some impact upon service convenience, but there is no alternative if Air Canada and the industry are to avoid increases in the price of air transportation on a scale that can only harm the travelling public and the airlines themselves.

It may well be that current difficulties will have the effect of producing a more rational and disciplined air transportation industry in Canada. Certainly Air Canada is determined to improve its efficiency, while maintaining good service standards, and to return to the profit position that marked its activities for so many years. Considerable progress was made in this direction in 1976 and, barring present unforeseen difficulties, there is reason to hope that 1977 will see a further marked improvement in financial performance.

New Air Canada legislation which is presently before Parliament can have a considerable impact on the well-being of the national airline. Capital restructuring to provide a normal debt/equity ratio would have the immediate effect of relieving the airline of the very heavy burden of interest payments that have distorted the Corporation's financial results for many years. If Air Canada had enjoyed such a debt/equity ratio, the airline would have experienced only one small deficit in its 40-year history. Provision in the legislation for a broadening of the Corporation's powers will also equip Air Canada to more effectively engage in the future in travel-related undertakings in the same manner as other major world airlines.

In this, Air Canada's 40th anniversary year, the airline looks back with pride at the contribution that it has made to the national well-



being and forward with confidence to a future of efficient and purposeful public service.

For the Board of Directors,

Pierre Taschereau

Pierre Taschereau,
Chairman

Claude I. Taylor

Claude I. Taylor,
President
and Chief Executive Officer

Statement of Income and Retained Earnings

Year Ended December 31

(Dollars shown in Thousands)



	1976	1975
<i>Operating Revenues</i>		
Passenger	\$ 876,326	\$ 786,439
Freight and express	93,844	90,419
Mail	24,975	19,850
Charter	29,046	36,819
Incidental services-net	33,293	23,653
	<u>1,057,484</u>	<u>957,180</u>
<i>Operating Expenses</i>		
Flying operations	296,045	268,685
Maintenance	131,350	118,736
Passenger service	115,663	101,019
Aircraft and traffic servicing	171,815	153,321
Sales and promotion	135,668	121,102
General and administrative	59,780	53,818
Depreciation and obsolescence	107,398	101,195
	<u>1,017,719</u>	<u>917,876</u>
<i>Operating Income</i>	<u>39,765</u>	<u>39,304</u>
<i>Non-Operating Expenses (Income)</i>		
Interest on long term debt	76,089	63,880
Interest capitalized	(168)	(1,951)
Interest income	(13,443)	(760)
Gain on disposal of assets	(1,823)	(473)
Other	1,350	3,540
	<u>62,005</u>	<u>64,236</u>
<i>Loss Before Income Taxes</i>	22,240	24,932
<i>Recovery of Deferred Income Taxes</i>	<u>11,785</u>	<u>11,850</u>
<i>Loss for the Year</i>	<u>10,455</u>	<u>13,082</u>
<i>Retained Earnings</i> – Beginning of year, as restated	29,571	42,853
Dividend	(200)	(200)
<i>Retained Earnings</i> – End of year	<u>\$ 18,916</u>	<u>\$ 29,571</u>

Balance Sheet at December 31
(Dollars shown in Thousands)

	1976	1975
Assets		
<i>Current</i>		
Cash and short term investments	\$ 64,738	\$ 150,632
Accounts receivable	136,887	127,818
Spare parts materials and supplies	39,575	41,737
Prepaid expenses	2,213	3,060
Deferred income taxes	21,301	18,624
	<u>264,714</u>	<u>341,871</u>
 <i>Investment in and Advances to Other Companies – at Cost</i>	 7,219	 8,867
 <i>Property and Equipment</i>	 874,424	 947,784
 <i>Deferred Charges</i>	 2,743	 4,368
	 <u>\$1,149,100</u>	 <u>\$1,302,890</u>

On behalf of the Board,
Pierre Taschereau
Claude I. Taylor



	1976	1975
Liabilities		
<i>Current</i>		
Bank indebtedness	\$ 17,005	\$ 13,501
Accounts payable and accrued liabilities	74,170	89,416
Salaries and wages	40,701	35,243
Unearned transportation revenue	52,764	32,451
Interest and dividend payable	12,509	15,197
Current portion of long term debt	52,849	52,195
	<u>249,998</u>	<u>238,003</u>
 <i>Long Term Debt</i>	 861,421	 1,007,443
 <i>Deferred Income Taxes</i>	 13,765	 22,873
	<u>1,125,184</u>	<u>1,268,319</u>
 Shareholders' Equity		
<i>Share Capital</i>		
Authorized 250,000 shares par value \$100 each		
Issued and fully paid, 50,000 shares	5,000	5,000
 <i>Retained Earnings</i>	 18,916	 29,571
	<u>23,916</u>	<u>34,571</u>
	<u>\$1,149,100</u>	<u>\$1,302,890</u>

Auditors' Report

To the Honorable
The Minister of Transport
Ottawa

We have examined the balance sheet of Air Canada as at December 31, 1976, and the statements of income and retained earnings and changes in financial position for the year then ended. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these financial statements are properly drawn up so as to give a true and fair view of the state of affairs of the corporation at December 31, 1976, and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended, in accordance with generally accepted accounting principles applied, after giving retroactive effect to the change in the method of currency translation as referred to in Note 2, with which we concur, on a basis consistent with that of the preceding year.

We further report that, in our opinion, proper books of accounts have been kept by the corporation and the transactions that have come under our notice have been within the powers of the corporation.

Carpers & Rybrand

Chartered Accountants

Montreal, Quebec
February 15, 1977

Statement of Changes in Financial Position
Year Ended December 31
(Dollars shown in Thousands)

	1976	1975
<i>Source of Funds</i>		
Provided from operations	\$ 82,998	\$ 77,386
Additions to long term debt	—	170,681
Proceeds from disposal of property and equipment	2,359	1,695
Decrease (Increase) in investment in and advances to other companies	1,648	(440)
	<u>87,005</u>	<u>249,322</u>
<i>Use of Funds</i>		
Property and equipment and progress payments	30,240	120,096
Reduction to long term debt	145,669	52,052
Deferred charges	48	131
Dividend	200	200
	<u>176,157</u>	<u>172,479</u>
<i>(Decrease) Increase in Working Capital</i>	(89,152)	76,843
<i>Working Capital – Beginning of year</i>	103,868	27,025
<i>Working Capital – End of year</i>	<u>\$ 14,716</u>	<u>\$103,868</u>



Notes to Financial Statements

1. Summary of Significant Accounting Policies

(a) Property and equipment

Depreciation and amortization is provided by the straight line method and is based on the following estimated useful lives:

Boeing 747	16 years
Lockheed 1011	15 and 16 years
Boeing 727	14 years
DC-8	14 years
DC-9	12 years
Ground equipment and facilities	5 to 30 years

For accounting purposes, leased flight equipment is treated as though it is owned.

Expenditures for maintenance and repairs are charged to operating expenses as incurred. Significant expenditures for modifications and betterments are capitalized.

(b) Spare parts

Provision for the obsolescence of aircraft spare parts, less their estimated residual value, is made by charges to operating expenses over the service lives of the related aircraft types.

(c) Deferred charges

Costs incurred in introducing new types of aircraft are deferred and amortized on a straight line basis over five years, commencing with the time each type is placed into revenue service.

Financing and other deferred costs are amortized on a straight line basis over the period to which they relate.

(d) Passenger and freight revenues

Passenger and freight sales are recognized as earned revenue when the transportation service is provided. Unearned amounts are treated as current liabilities.

(e) Capitalized interest

Interest is capitalized on payments for major property and equipment additions made prior to their entry into regular service and is included in their cost.

(f) Translation of foreign currencies

Assets and liabilities are translated into Canadian dollars at year-end exchange rates except non-current assets which are translated at exchange rates prevailing when the asset was acquired.

Gains and losses resulting from foreign exchange translation are reflected in income for the year.

(g) Income taxes

The corporation records income taxes on the tax allocation basis which recognizes the income tax effect on transactions when they are recorded in accounting income, regardless of when such items are recognized for tax purposes. These timing differences can result in deferred income taxes either being provided for or recoverable depending on when the items are recognized for accounting and tax purposes.

(h) Pensions

Unfunded liabilities as determined by actuarial valuation are funded by annual payments which are charged to operations over periods recommended by the actuaries and as required by the Pension Benefits Standards Act. The cost of funding current service pension benefits is charged to operations as incurred.

2. Change in Accounting Policy

During the year the corporation changed its accounting policy with respect to translation of long-term liabilities owing in foreign currency. The new policy is to use exchange rates in effect on the balance sheet date whereas in the past these liabilities were recorded at exchange rates prevailing on the date the debt was incurred.

This change has been applied retroactively and the effect on reported losses is as follows:

	1976 (\$000)	1975 (\$000)
Unrealized gain (loss)	2,958	(1,072)
Less: Income tax thereon	808	(463)
Decrease (increase) in loss for the year	<u>2,150</u>	<u>(609)</u>

In addition the retained earnings at December 31, 1974 previously reported as \$39,097,000 has been increased by \$3,756,000 (after applicable income taxes) to reflect the retroactive adjustment of the cumulative translation gains up to that date.

3. Spare Parts, Materials and Supplies

	1976 (\$000)	1975 (\$000)
Spare parts – cost	58,602	56,725
Materials and supplies – cost	7,211	6,780
	<u>65,813</u>	<u>63,505</u>
Accumulated obsolescence	26,238	21,768
	<u>39,575</u>	<u>41,737</u>

4. Property and Equipment

	1976 (\$000)	1975 (\$000)
Flight equipment – cost	1,165,935	1,170,541
Ground equipment and facilities – cost	320,034	312,179
	<u>1,485,969</u>	<u>1,482,720</u>
Accumulated depreciation and amortization	622,577	540,904
	<u>863,392</u>	<u>941,816</u>
Progress payments – cost	11,032	5,968
	<u>874,424</u>	<u>947,784</u>

5. Deferred Charges

	1976 (\$000)	1975 (\$000)
Aircraft introductory charges – cost	6,541	6,541
Financing and other deferred charges – cost	2,414	2,366
	<u>8,955</u>	<u>8,907</u>
Accumulated amortization	6,212	4,539
	<u>2,743</u>	<u>4,368</u>

6. Long Term Debt

	1976 (\$000)	1975 (\$000)
Canadian National Railway Co. and Government of Canada – Notes and Debentures customarily renewed as they mature		
Demand notes – 3.5 %	27,000	27,000
6 months revolving notes – 8.1 % - 9.2 %	138,371	227,371
Notes and debentures:		
Maturing		
1976	—	33,342
1977	33,360	33,360
1978	22,680	22,680
1979	67,000	67,000
1980	89,105	89,206
1981	48,844	49,110
1985	17,497	17,497
1987	67,069	67,069
1989	131,254	137,198
	<u>642,180</u>	<u>770,833</u>
5½ % Notes due 1982/84	14,921	20,969
6 % Notes due 1983/84	54,077	55,482
Aircraft lease obligations – 7.8 %	201,666	210,618
Other long term debt	1,426	1,736
	<u>914,270</u>	<u>1,059,638</u>
Current Portion	52,849	52,195
	<u>861,421</u>	<u>1,007,443</u>



Long term debt repayment requirements over the next five years amount to \$52,849,000 in 1977, \$43,303,000 in 1978, \$90,672,000 in 1979, \$121,195,000 in 1980, and \$82,033,000 in 1981.

Long term debt includes \$142,661,000 payable in U.S. funds and \$14,921,000 payable in pounds sterling which are converted at current exchange rates.

7. Deferred Income Taxes

As explained in the note on accounting policies, the corporation follows the principle of tax allocation accounting. At December 31, 1976 a net deferred tax asset of \$7,536,000 was created as a result of drawing down \$11,785,000 of deferred taxes against the 1976 loss. The corporation believes sufficient earnings will be achieved in future years to make the recovery of the net deferred tax asset virtually certain, particularly because of the potential reduction in interest costs arising from the proposed restructuring of the corporation's debt position as explained in note 8.

8. New Air Canada Act

"An Act respecting the reorganization of Air Canada" (Bill C-17) has been introduced before the House of Commons of Canada. In addition to broadening the powers and activities of the corporation the Bill provides for the restructuring of the long-term debt and share capital of the corporation.

The Government has indicated its intention, under the provisions of the proposed Act, to convert certain of the existing debt into share capital. This action would result in a significant reduction in annual interest costs and changes to the schedule of long term debt retirement.

9. Commitments

Commitments for facilities and equipment amounted to \$18,300,000 at December 31, 1976. Rental payments due in 1977 under term leases in effect for facilities at December 31, 1976 amount to \$11,738,000 (excluding leased aircraft which are included in long term debt).

There were no commitments for the acquisition of aircraft at December 31, 1976.

10. Pension Plans

The present value of the actuarially determined unfunded liability of the Corporation's pension plans at December 31, 1976 is approximately \$92,226,000 (1975 — \$28,800,000). This liability is being retired by annual payments of \$9,304,000 (1975 — \$2,861,000) to 1992 and \$574,000 to 2027.

Effective January 1, 1977, the Corporation approved adjustments to actuarial assumptions which will increase the unfunded liability by a further \$36,449,000 to be retired by additional annual payments of \$3,877,000 to 1992.

11. Anti-inflation Act

The corporation is subject to restraint of profit margins, prices, dividends and employee compensation under the terms of the Anti-Inflation Act and Regulations which became effective October 14, 1975. Based on available information, the corporation is satisfied that it has complied with the legislation in all material respects for the year ended December 31, 1976.

12. Comparative Figures

Certain of the 1975 comparative figures have been reclassified to conform to the presentation adopted in 1976.

Ten-Year Statistical Review

	1976	1975
<i>Financial (\$000)</i>		
Passenger Revenue	876,326	786,439
Operating Revenues	1,057,484	957,180
Operating Expenses	1,017,719	917,876
Operating Profits	39,765	39,304
Net (Loss) Income	(10,455)	(13,082)
Dividends	200	200
Interest	76,286	65,445
Shareholders' Equity	23,916	34,571
Notes and Debentures	861,421	1,007,089
Total Assets	1,149,100	1,302,890
Working Capital	14,716	103,868
Operating Margin	3.8%	4.1%
Return on Investment	6.5%	5.1%

<i>Operating</i>		
Revenue Passengers Carried (000)	10,860	10,688
Revenue Passenger Miles* (000)	10,705,040	10,110,077
Available Seat Miles* (000)	17,686,463	17,419,184
Passenger Load Factor*	61%	58%
Yield per Revenue Passenger Mile*	8.19¢	7.78¢
Freight Ton Miles*	247,509	233,507
Total Revenue Ton Miles (000)	1,458,307	1,396,154
Total Available Ton Miles (000)	3,175,289	3,075,120
All-up Weight Load Factor	46%	45%
Yield per Revenue Ton Mile	72.51¢	68.56¢
Operating Expense per Revenue Ton Mile	69.79¢	65.74¢
Operating Profit per Revenue Ton Mile	2.73¢	2.82¢
Operating Expense per Available Ton Mile	32.05¢	29.85¢
Average Aircraft Stage Length (miles)	623	613
Average Aircraft Capacity (tons)	25.87	24.64
Average Aircraft Utilization per Day (Revenue Block Hours)**	7:36	7:49
Available Ton Miles per Employee	152,343	146,052
Available Ton Miles per Revenue Block Hour**	9,932	9,396
Personnel at Year End	20,556	20,589

* Scheduled services only

** Engines on to engines off



1974	1973	1972	1971	1970	1969	1968	1967
708,342	568,939	473,400	410,407	387,486	332,727	328,137	295,553
848,582	698,050	583,262	508,341	478,259	404,652	387,628	345,611
814,726	651,657	537,770	480,085	457,396	386,188	359,610	329,731
33,856	46,393	45,492	28,256	20,863	18,464	28,018	15,880
(9,225)	6,123	8,648	1,662	(1,072)	1,548	8,184	3,547
200	200	200	200	200	200	200	200
59,136	39,949	32,477	31,861	31,920	25,246	18,247	13,857
44,097	53,522	47,599	39,151	37,689	32,725	24,614	16,630
893,519	690,995	640,114	631,602	547,602	467,602	392,820	302,820
1,167,947	995,893	834,251	800,020	707,900	594,912	508,391	387,451
27,025	(61,925)	27,065	22,747	(852)	10,503	11,536	16,560
4.0%	6.7%	7.8%	5.6%	4.4%	4.6%	7.2%	4.6%
5.0%	5.8%	5.7%	4.6%	4.5%	4.8%	6.3%	5.2%
10,748	10,054	8,359	7,436	7,464	6,563	6,469	6,393
10,268,087	9,600,971	7,901,378	6,426,830	6,427,811	5,740,299	5,616,011	5,221,358
16,126,825	14,399,100	12,169,049	11,705,813	11,207,267	10,058,407	9,716,545	8,054,458
64%	67%	65%	55%	57%	57%	58%	65%
6.90¢	5.93¢	5.99¢	6.39¢	6.03¢	5.80¢	5.84¢	5.66¢
239,680	245,227	223,524	201,493	184,782	148,201	122,916	85,653
1,390,515	1,349,491	1,141,059	957,283	946,241	788,528	732,456	649,870
2,820,776	2,599,175	2,215,234	2,122,442	2,053,855	1,663,262	1,503,770	1,227,164
49%	59%	52%	45%	46%	47%	49%	53%
61.03¢	51.73¢	51.12¢	53.10¢	50.54¢	51.32¢	52.92¢	53.18¢
58.59¢	48.29¢	47.13¢	50.15¢	48.34¢	48.98¢	49.10¢	50.74¢
2.44¢	3.44¢	3.99¢	2.95¢	2.20¢	2.34¢	3.82¢	2.44¢
28.88¢	25.07¢	24.28¢	22.62¢	22.27¢	23.22¢	23.91¢	26.87¢
578	569	553	546	543	514	489	447
24.04	22.90	21.64	20.85	19.09	17.16	15.30	14.13
8:04	8:05	7:56	7:21	7:29	8:00	7:55	8:38
132,257	133,243	124,221	121,213	116,116	96,026	89,558	77,556
8,948	8,406	7,773	7,376	6,826	5,912	4,987	4,333
21,167	20,567	18,232	17,266	17,447	17,138	16,656	16,225

All-Up Weight Load Factor

(%) the ratio:

$$\frac{\text{Revenue ton miles}}{\text{Available ton miles}} \times 100$$

Available Seat Miles

Total seats available for revenue passengers multiplied by the number of miles those seats are flown. A measure of passenger capacity.

Available Ton Miles

Number of tons available for the carriage of passengers, cargo and mail, multiplied by the number of miles this capacity is flown. A measure of overall capacity.

Express Ton Miles

Freight Ton Miles

Mail Ton Miles

Tons of the applicable commodity carried, multiplied by the miles they are flown. Measures of commodity traffic.

Operating Margin

Operating profit as a percentage of operating revenues.

Passenger Load Factor

(%) the ratio:

$$\frac{\text{Revenue passenger miles}}{\text{Available seat miles}} \times 100$$

Return on Investment

Net income after income tax plus net interest expense before income tax expressed as a percentage of average investment. Investment is the sum of long-term debt and shareholders' equity.

Revenue Passenger Miles

Total revenue passengers carried multiplied by the number of miles they are flown. A measure of passenger traffic.

Revenue Ton Miles

Total tons of all revenue traffic carried multiplied by the miles they are flown. An overall measure of traffic.

Yield

Average revenue per revenue passenger mile or revenue ton mile.



Air Canada



The First
Forty Years



The First Forty Years

In 1977 Air Canada celebrates two momentous birthdays marking 40 years of service to Canadians.

On April 10, 1937 the Trans-Canada Air Lines Act was passed and Canada had its airline. And on September 1 the small company made its modest operational debut with the flight of a 10-passenger Lockheed from Vancouver to Seattle, just 122 miles away.

Transcontinental Service

Vancouver and Montreal were linked by scheduled passenger air service on April 1, 1939. The 2,411 mile flight took more than 14 hours. Westbound, it was some 17 hours. That same day, the fledgling airline inaugurated other intra-Canada services and early in the next year "transcon" operations were extended to Moncton. TCA became a sea-to-sea airline with the start of flights to

Halifax on April 16, 1941. Oxygen masks and box lunches were still the order of the day.

The outbreak of war somewhat inhibited the young airline's development. In September, 1939 it boasted a fleet of five Lockheed 10As and 15 Lockheed 14s. By the end of 1942 the payroll had grown to 1,662 and almost a third of those were women.

TCA's operational centre during these years was Winnipeg while its administrative headquarters was Montreal.

A most exciting event was the inauguration of the Canadian Govern-



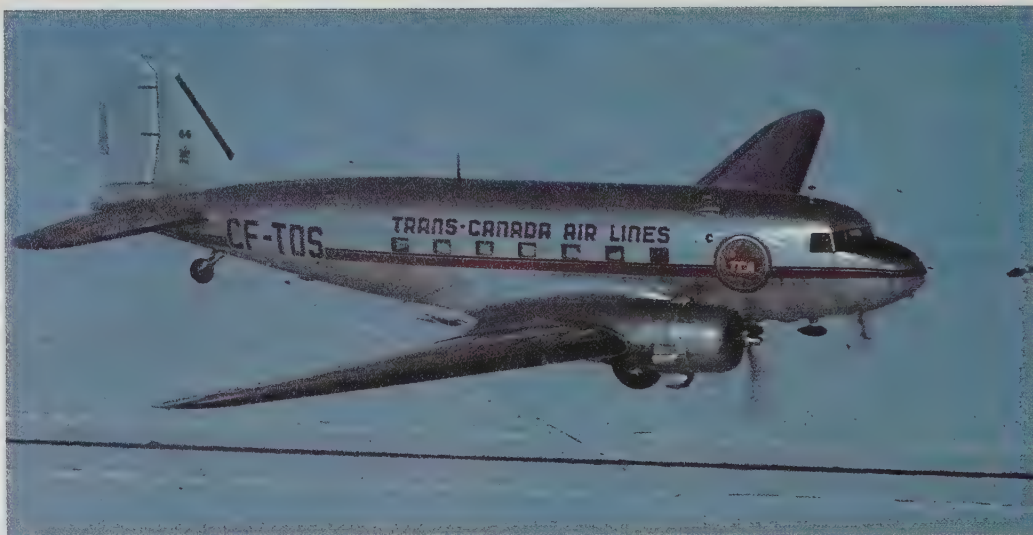
The first route was a mail and passenger run. Within two years an overnight transcontinental service was in effect as far east as Montreal. Careful attention to mail service was to become such a tradition that Canada would lead the world in its development.



ment Trans-Atlantic Air Service in 1943 which was operated by TCA. A blockade of Britain interrupted mail delivery to Canadian troops and when spirits began to lag, the decision was made to modify Lancaster bombers for the carriage of mail and a few passengers. TCA's maintenance people participated in the conversion program.

In all, nine of the converted Lancastrians made a total of 500 Atlantic crossings by the end of 1945. In the process a west-east speed record was set for the 3,100 mile trip of 10 hours, 15 minutes.





Post War Growth

Expansion was the hallmark of the post war period. TCA turned its attention to further development of its Canadian services and also added a number of United States destinations to its route map. In 1945, when the first of the DC-3s joined the fleet, the airline operated 28 aircraft with a total seating capacity of 369 — just

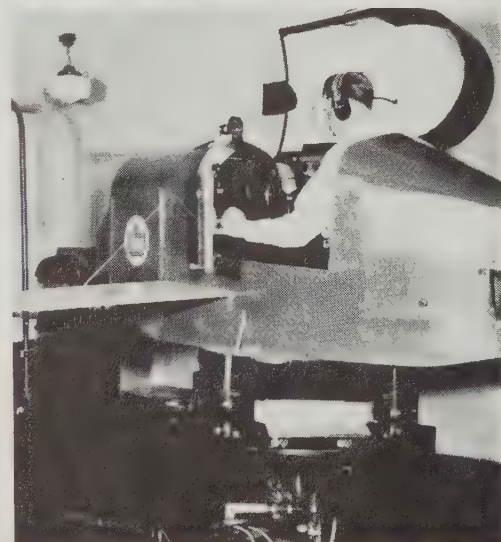
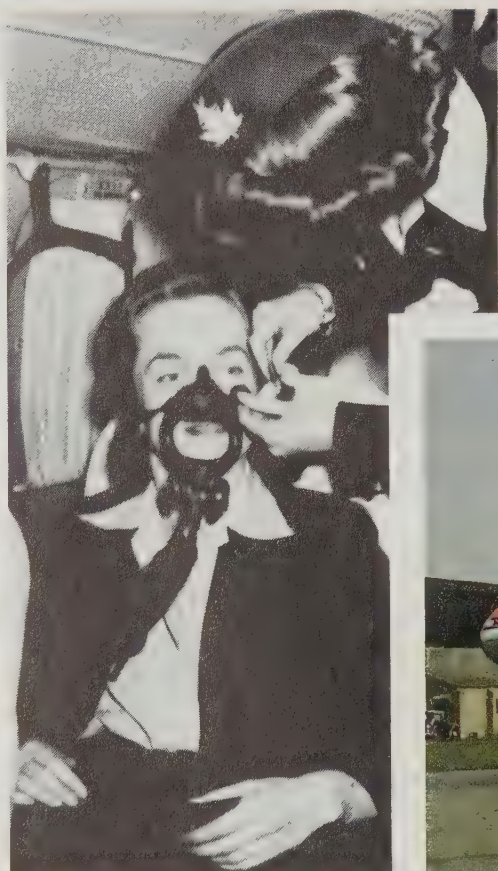
four more seats than a modern Boeing 747.

Two years later, an aircraft designated DC-4M1 rolled off the Canadair assembly line into history. Known popularly as the North Star, the Rolls-Royce powered airliner would do more than any other aircraft to make TCA a major international carrier.

With the pressurized North Star as the backbone of its long haul operations, the company looked south to expand its network. A Bermuda service was followed by links to the Bahamas, Jamaica and Trinidad and a year later, Barbados. In 1950 Tampa became the airline's first long stage route into the United States.

The 1950s saw the acquisition of the Super Constellation, seating up to 75 passengers and with a range of 4,000 miles. With two overseas aircraft types in the fleet, the company's route structure expanded still further.

The TCA Maple Leaf first appeared in Paris in 1951 and the next



year in Dusseldorf. Southward, it was Mexico City in 1954 and Antigua in 1958 while the Atlantic saw the addition of Zurich and Brussels in 1958.



In 1955 Trans-Canada Air Lines became the first North American airline to introduce the comfort and speed of propeller-turbine aircraft, when the first of 51 British-built Vickers Viscounts was introduced on Canadian routes.

Cargo business was growing too. In 1953, TCA bought three Bristol freighters replacing an old Lodestar which had been in full cargo use since 1948. In 1955, three North Stars were converted into carginers to develop new markets.

The Jet Age

The commercial jet age came to Canada in 1960 when the airline introduced the 550 mile per hour DC-8. Vancouver to Montreal became a five hour flight; Montreal to London just six hours. The North Star and Super Connie era was ended.

It was in 1960 that the company opened its maintenance base at Dorval and in the ensuing years the airline concentrated its maintenance in the complex, phasing out its major overhaul work from Winnipeg.

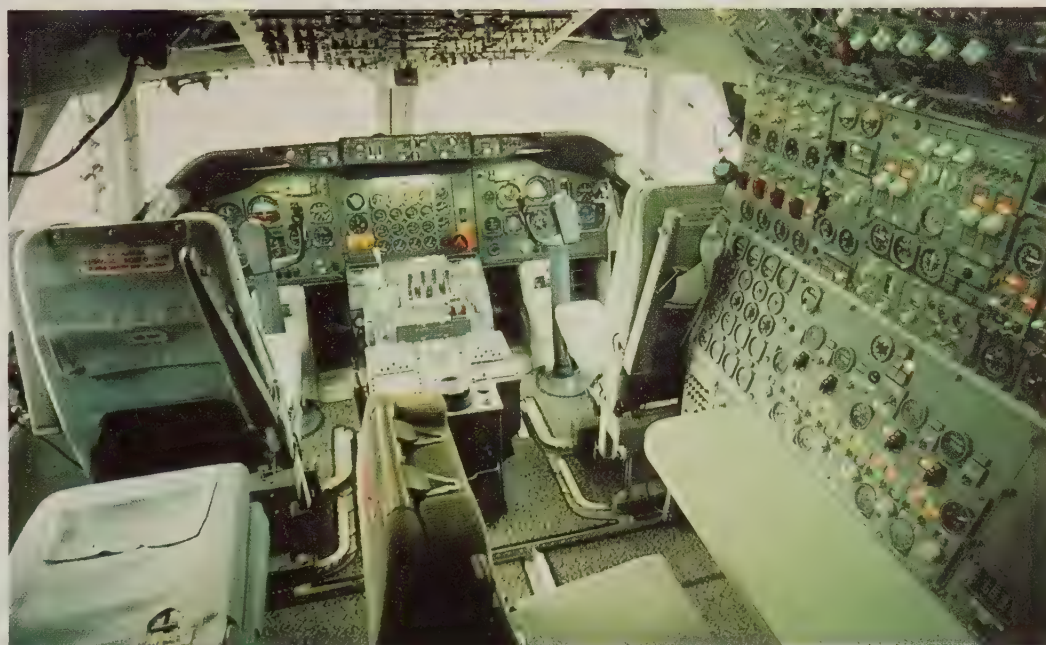
The famed name of Trans-Canada Air Lines became history when the



airline changed its identity January 1, 1965 to a more descriptive name — Air Canada.

In 1966, Air Canada became the first North American airline to serve Moscow. At the same time a schedule was inaugurated to Copenhagen. A Canada-U.S. bilateral agreement concluded that year enabled the airline to begin serving Miami and in 1967 Los Angeles was added to the route map.

It was during the sixties, too, that Air Canada retired many of its early piston-engined aircraft and became the first airline in North America with an all-turbine fleet, the latest addition to which was the DC-9.





The Seventies

The seventies began for Air Canada with the inauguration of service to Prague. Early in 1971, the first of the wide-body jetliners, the huge Boeing 747, was delivered and put into service on long haul domestic and Atlantic routes.

A year later, the company introduced its Rapidair commuter service between Toronto and Montreal, featuring up to 50 flights a day on the heavily travelled route. In 1973, Air Canada launched its Lockheed L-1011 TriStar on a number of Canadian routes, bringing wide-

body service to major Canadian centres for the first time.

Canada and the United States reached agreement on a major bilateral in late 1973, opening up 18 new transborder routes to Canadian carriers over the period 1974 to 1979. As a result, San Francisco became an Air Canada port-of-call in 1974 and Dallas, Fort Worth-Houston were added the next year. A new southern route also began in 1975 with service to the French Antilles islands of Guadeloupe and Martinique. Service to Cuba was initiated a year later.



Air Canada and the Royal Canadian Mint have designed and struck a series of ten commemorative coins featuring the airline's 40-year fleet. Limited editions will be available in silver and a larger number of nickel medallions are also being struck for numismatists.



Tomorrow

The national carrier recorded its first billion dollar revenue year in its fortieth year of operation and as the fortieth anniversary dawns, its 20,000 men and women can take pride in the efforts that have contributed to Air Canada's worldwide reputation for excellence.

Electronic reservations systems and computer technology are commonplace in today's Air Canada and so is the dedication to the objective of the 1937 TCA Act — the provision of "speedy and efficient" air transportation and to serve Canada's interests at home and abroad.



Les années 70

Pour Air Canada, 1970 est marquée par l'inauguration de la liaison sur Prague. Début 1971, c'est la livraison du premier appareil gros-porteur, le Boeing 747, ce géant de l'air, qui est mis en service sur les lignes intérieures et transatlantiques. Un an plus tard, la Compagnie lance le service Rapidair entre Montréal et Toronto, qui offre jusqu'à cinquante vols quotidiens sur un des itinéraires les plus fréquentés du monde. En 1973, Air Canada introduit le Lockheed 1011 TriStar sur un certain nombre de lignes intérieures; plusieurs villes canadiennes bénéficient ainsi pour la première fois d'une

desserte par avions gros-porteurs. Vers la fin de 1973, le Canada et les États-Unis signent un important accord bilatéral qui, de 1974 à 1979, donne aux transporteurs canadiens l'accès à 18 nouvelles lignes transfrontières. Dès 1974, Air Canada ajoute San Francisco à la liste de ses escales et, l'année suivante, elle commence à exploiter une liaison sur Dallas/Fort Worth et Houston. A compter de 1975, par ailleurs, elle se rend en Guadeloupe et en Martinique, perles françaises des Antilles. La desserte de Cuba commence deux ans plus tard.



L'aventur

A sa trente-neuvième année d'exploitation, la compagnie nationale a franchi le cap du milliard de dollars de chiffre d'affaires. A l'aube de son quarantième anniversaire, ses 20 000 employés, hommes et femmes, peuvent à juste titre être fiers d'avoir contribué à donner à Air Canada l'excellente réputation dont elle jouit dans le monde entier.

De nos jours, le système électronique de réservation et l'ordinateur sont choses normales à Air Canada, au même titre que la fidélité aux objectifs fixés en 1937 par la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada: assurer des transports aériens de qualité et servir les intérêts du Canada, à l'intérieur comme à l'étranger.



La Monnaie royale canadienne a frappé un jeu de dix médailles commémoratives conçues par Air Canada à l'occasion de son 40^e anniversaire et représentant différents appareils de sa flotte. L'émission des médailles d'argent sera limitée mais un grand nombre de médailles de nickel seront aussi frappées à l'intention des numismates.



L'ère du jet

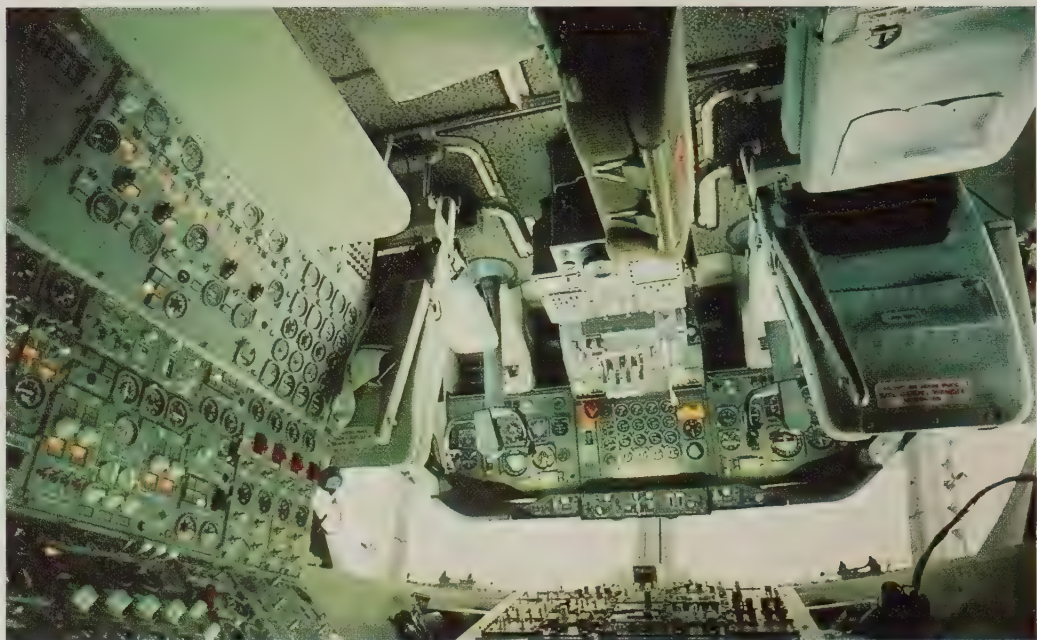
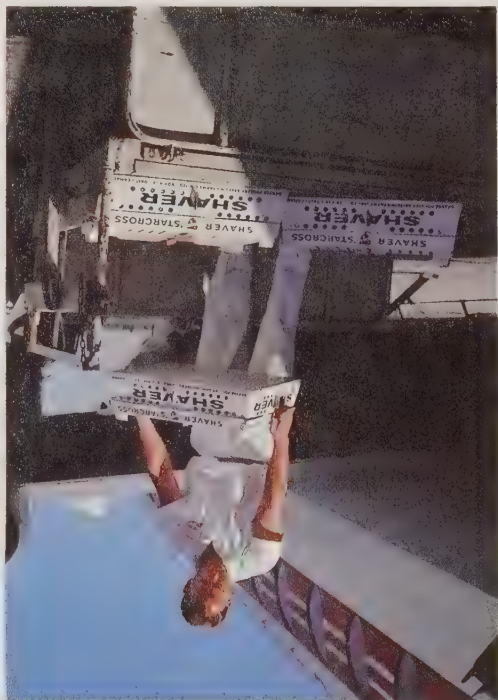
Au Canada, l'exploitation commerciale d'avions à réaction débute en 1960, année au cours de laquelle la Compagnie met en service le DC-8, qui vole à 550 milles à l'heure. Vancouver-Montréal se fait en cinq heures; Montréal-Londres en six tout juste. L'ère des North Star et des Super Constellation est révolue. C'est en 1960 également que la Compagnie inaugure la base de Dorval. Elle y regroupe peu à peu l'essentiel de ses services de maintenance, éliminant ainsi de Winnipeg les grands travaux de révision.

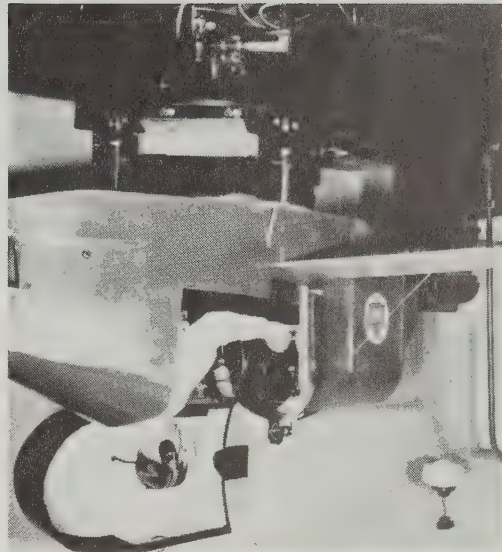


En 1955, T.C.A. est la première compagnie en Amérique du Nord à offrir aux usagers le confort et la rapidité des appareils à turbopropulseurs. Elle met en effet en service ses lignes intérieures le premier des 51 Vickers Viscounts, de fabrication britannique, qu'elle allait posséder. Le transport du fret se développe lui aussi. En 1953, T.C.A. s'équipe de trois avions-cargos Bristol pour remplacer un vieux Lodestar en service fret depuis 1948. En 1955, trois North Star sont transformés en avions-cargos pour la conquête de nouveaux marchés.

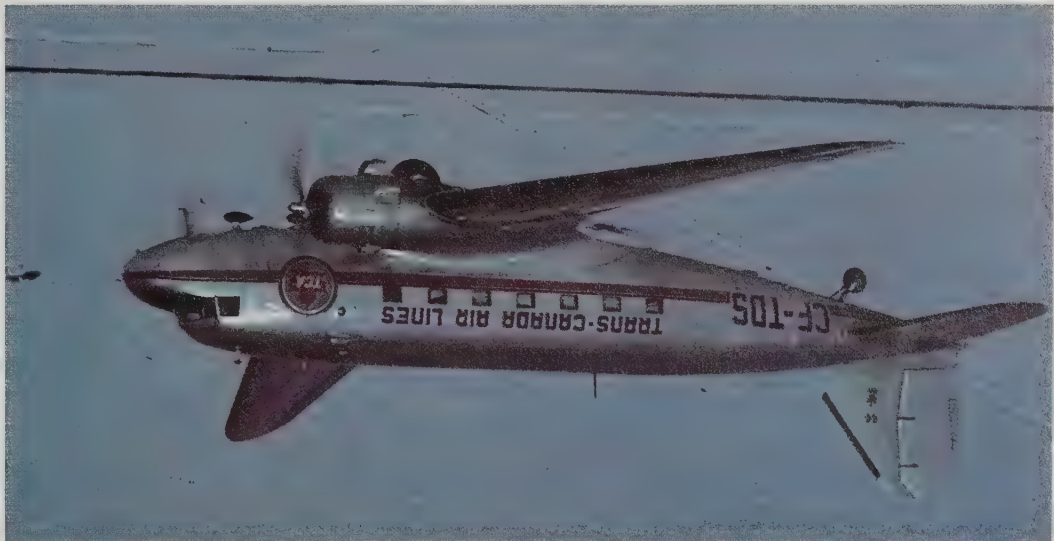


Le nom célèbre de Trans-Canada Air Lines passe à l'histoire le 1^{er} janvier 1965 quand la Compagnie prend le nom plus évocateur d'Air Canada. En 1966, Air Canada se rend à Moscou; elle est la première compagnie nord-américaine à le faire. Simultanément, elle inaugure un service régulier sur Copenhague. En vertu d'un accord bilatéral Canada-Etats-Unis conclu la même année, elle ouvre une nouvelle ligne sur Miami et, en 1967, sur Los Angeles. C'est aussi au cours des années 60 qu'Air Canada reforme ses derniers avions à moteurs à pistons. Elle est ainsi la première en Amérique du Nord à exploiter une flotte complète d'avions à turbines, à laquelle vient s'intégrer le DC-9.





L'après-guerre
Pendant l'après-guerre, un mot d'ordre: expansion. T.C.A. développe son réseau au Canada et aux États-Unis. En 1945, le premier DC-3 vient renforcer la flotte déjà riche de 28 appareils qui offrent au total 369 places — quatre de plus qu'un Boeing 747.



Deux ans plus tard, le DC-4M1 quitte les chaînes de montage de la Canadair pour entrer dans l'histoire. Mieux connu sous le nom de North Star, et propulsé par des moteurs Rolls-Royce, c'est l'avion qui a le plus contribué à élever T.C.A. au rang de grand transporteur mondial. Confiante dans ses North Star long-courriers pressurisés, la Compagnie tourne ses regards vers le Sud: les Bermudes, les Bahamas, la Jamaïque et la Trinité, et un an plus tard, la Barbade. En 1950, Tampa devient l'escala la plus éloignée aux États-Unis. Les années 50 voient l'acquisition du Super Constellation, caractérisé par ses 75 places et ses 4 000 milles de rayon d'action. Avec deux types d'appareil transocéaniques, la Compagnie étend toujours plus son réseau. La Feuille d'érable de T.C.A. fait son apparition à Paris en 1951 et, l'année suivante, à Düsseldorf. En 1954, c'est Mexico. En 1958, Antigua, Zurich et Bruxelles.



Air Canada



Quarante ans
déjà!



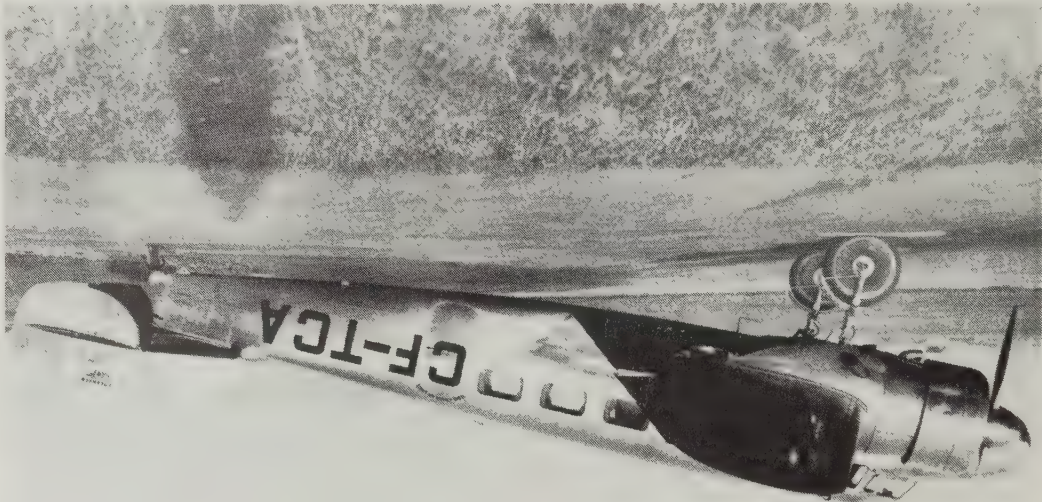
Quarante ans déjà!

En 1977, Air Canada célèbre deux anniversaires qui marquent 40 ans au service des Canadiens.

Le 10 avril 1937, la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada est sanctionnée: le Canada a désormais sa compagnie nationale. Le 1^{er} septembre de la même année, l'exploitation débute avec une liaison somme toute modeste entre Vancouver et Seattle, distantes de 122 milles, en

Service transcontinental
C'est le 1^{er} avril 1939 qu'est inauguré le service passagers régulier entre Vancouver et Montréal. D'ouest en est, le trajet de 2 411 milles se fait en plus de 14 heures; dans l'autre sens, il faut 17 heures. Ce même jour, la compagnie, encore débutante, inaugure d'autres liaisons intérieures et, au début de l'année suivante, le service transcontinental est prolongé jusqu'à Moncton. À compter du

16 avril 1941, début des vols sur Halifax, T.C.A. dessert le pays du Pacifique à l'Atlantique. Masques à oxygène et casse-croûte sont encore monnaie courante.
La guerre qui embrase le monde freine l'essor de la jeune compagnie. En septembre 1939, elle peut s'enorgueillir d'une flotte de cinq Lockheed 10A et de quinze 14A. Fin 1942, elle emploie 1 662 personnes dont presque un tiers de femmes.
À cette époque, Winnipeg est le centre de l'exploitation, tandis que la direction administrative se trouve à Montréal.



Lockheed de dix places.
Au début, il s'agit d'une liaison pour courrier et passagers. En deux ans, un service transcontinental est assuré jusqu'à Montréal. C'est depuis cette époque que le service postal a droit à tant d'attentions, au point que le Canada donne souvent l'exemple au monde entier.



Un événement particulièrement stimulant marque l'année 1943: l'inauguration du Service aérien transatlantique du Gouvernement canadien, dont l'exploitation est confiée à T.C.A. Le blocus imposé à la Grande-Bretagne privant de courrier les troupes canadiennes, dont le moral commence à s'en ressentir, on décide d'adapter des bombardiers Lancaster au transport de la poste et de quelques passagers. Le personnel de maintenance de T.C.A. participe à la transformation.
À la fin de 1945, les neuf Lancaster ont effectué 500 traversées et même établi un record en est sur une distance de 3 100 milles en 10 heures 15 minutes.

Coefficient de chargement global

(%)

Rapport

$$\frac{\text{tonnes-milles payantes}}{\text{tonnes-milles offertes}} \times 100$$

Coefficient d'occupation passagers

(%)

Rapport

$$\frac{\text{passagers-milles payants}}{\text{sièges-milles offerts}} \times 100$$

Marge d'exploitation

Bénéfice d'exploitation exprimé en

pourcentage des recettes d'exploitation.

Passagers-milles payants

Mesure du trafic passagers. Produit

du nombre total de passagers payants

par le nombre de milles qu'ils ont

parcourus.

Recette unitaire

Recette moyenne par passager-mille

payant ou par tonne-mille payante.

Rendement des investissements

Bénéfice net, après impôt sur le revenu

et charge nette d'intérêts avant impôt

sur le revenu, exprimé en pourcentage

de la moyenne des investissements.

Les investissements sont la somme de

la dette à long terme et de l'avoir

des actionnaires.

Sièges-milles offerts

Mesure de la capacité en passagers.

Produit du nombre total de places

mises à la disposition des passagers

payants par le nombre de milles

qu'elles ont parcourus.

Tonnes-milles fret

Tonnes-milles messageries

Tonnes-milles poste

Mesures du trafic marchandises.

Produit du nombre de tonnes trans-

portées par le nombre de milles

qu'elles ont parcourus.

Tonnes-milles offertes

Mesure de la capacité totale. Produit

du nombre de tonnes offertes pour

le transport des passagers, du fret

et du courrier par le nombre de milles

qu'elles ont parcourus.

Tonnes-milles payantes

Mesure du trafic total. Produit du

nombre total de tonnes payantes tous

trafics transportées par le nombre

de milles qu'elles ont parcourus.



1974	1973	1972	1971	1970	1969	1968	1967
708 342	568 939	473 400	410 407	387 486	332 727	328 137	295 553
848 582	698 050	583 262	508 341	478 259	404 652	387 628	345 611
814 726	651 657	537 770	480 085	457 396	386 188	359 610	329 731
33 856	46 393	45 492	28 256	20 863	18 464	28 018	15 880
(9 225)	6 123	8 648	1 662	(1 072)	1 548	8 184	3 547
200	200	200	200	200	200	200	200
59 136	39 949	32 477	31 861	31 920	25 246	18 247	13 857
44 097	53 522	47 599	39 151	37 689	32 725	24 614	16 630
893 519	690 995	640 114	631 602	547 602	467 602	392 820	302 820
1 167 947	995 893	834 251	800 020	707 900	594 912	508 391	387 451
27 025	(61 925)	27 065	22 747	(852)	10 503	11 536	16 560
4.0%	6.7%	7.8%	5.6%	4.4%	4.6%	7.2%	4.6%
5.0%	5.8%	5.7%	4.6%	4.5%	4.8%	6.3%	5.2%

10 748	10 054	8 359	7 436	7 464	6 563	6 469	6 393
10 268 087	9 600 971	7 901 378	6 426 830	6 427 811	5 740 299	5 616 011	5 221 358
16 126 825	14 399 100	12 169 049	11 705 813	11 207 267	10 058 407	9 716 545	8 054 458
64%	67%	65%	55%	57%	57%	58%	65%
6.90¢	5.93¢	5.99¢	6.39¢	6.03¢	5.80¢	5.84¢	5.66¢
239 680	245 227	223 524	201 493	184 782	148 201	122 916	85 653
1 390 515	1 349 491	1 141 059	957 283	946 241	788 528	732 456	649 870
2 820 776	2 599 175	2 215 234	2 122 442	2 053 855	1 663 262	1 503 770	1 227 164
49%	59%	52%	45%	46%	47%	49%	53%
61.03¢	51.73¢	51.12¢	53.10¢	50.54¢	51.32¢	52.92¢	53.18¢
58.59¢	48.29¢	47.13¢	50.15¢	48.34¢	48.98¢	49.10¢	50.74¢
2.44¢	3.44¢	3.99¢	2.95¢	2.20¢	2.34¢	3.82¢	2.44¢
28.88¢	25.07¢	24.28¢	22.62¢	22.27¢	23.22¢	23.91¢	26.87¢
578	569	553	546	543	514	489	447
24.04	22.90	21.64	20.85	19.09	17.16	15.30	14.13
8h04	8h05	7h56	7h21	7h29	8h00	7h55	8h38
132 257	133 243	124 221	121 213	116 116	96 026	89 558	77 556
8 948	8 406	7 773	7 376	6 826	5 912	4 987	4 333
21 167	20 567	18 232	17 266	17 447	17 138	16 656	16 225

1975	1976	
<i>Données financières (en milliers de dollars)</i>		
786 439	876 326	Recettes passagers*
957 180	1 057 484	Recettes d'exploitation
917 876	1 017 719	Frais d'exploitation
39 304	39 765	Bénéfice d'exploitation
(13 082)	(10 455)	Bénéfice net (perte)
200	200	Dividende
65 445	76 286	Intérêt
34 571	23 916	Avoir des actionnaires
1 007 089	861 421	Effets et obligations non garanties
1 302 890	1 149 100	Actif total
103 868	14 716	Fonds de roulement
4.1%	3.8%	Marge d'exploitation
5.1%	6.5%	Rendement des investissements
<i>Exploitation</i>		
10 688	10 860	Passagers payants transportés (000)
10 110 077	10 705 040	Passagers-milles payants* (000)
17 419 184	17 686 463	Sièges-milles offerts* (000)
61%	61%	Coefficient d'occupation passagers*
7.78¢	8.19¢	Recette par passager-mille payant*
233 507	247 509	Tonnes-milles de fret* (000)
1 396 154	1 458 307	Tonnes-milles payantes totales (000)
3 075 120	3 175 289	Tonnes-milles offertes totales (000)
45%	46%	Coefficient de chargement global
68.56¢	72.51¢	Recette par tonne-mille payante
65.74¢	69.79¢	Frais d'exploitation par tonne-mille payante
2.82¢	2.73¢	Bénéfice d'exploitation par tonne-mille offerte
29.85¢	32.05¢	Frais d'exploitation par tonne-mille offerte
613	623	Étape moyenne par appareil (en milles)
24.64	25.87	Capacité moyenne par appareil (en tonnes)
7h49	7h36	Utilisation quotidienne moyenne (heures de vol commerciales)**
146 052	152 343	Tonnes-milles offertes par employé
9 396	9 932	Tonnes-milles offertes par heure de vol commerciale**
20 589	20 556	Effectifs en fin d'exercice
* Services réguliers seulement		
** De la mise en marche à l'arrêt des moteurs		



Les remboursements de la dette à long terme pour les cinq prochaines années s'élèvent à \$52 849 000 en 1977, \$43 303 000 en 1978, \$90 672 000 en 1979, \$121 195 000 en 1980 et \$82 033 000 en 1981. La dette à long terme comprend \$142 661 000 remboursables en dollars des États-Unis et \$14 921 000 en livres sterling, calculés aux taux courants.

7. Impôt sur le revenu reporté

Comme l'explique la note sur les méthodes comptables, la Société suit la méthode de report d'impôt. Au 31 décembre 1976, un élément d'actif reporté d'un montant net de \$7 536 000 est inscrit au bilan suite au virement à la perte de l'exercice en cours d'une somme de \$11 785 000 d'impôt sur le revenu reporté. La Société juge que les bénéfices des années à venir seront suffisants pour garantir en pratique la récupération de cet élément d'actif reporté, en raison particulièrement de la réduction des charges financières découlant de la restructuration de l'endettement, comme il est expliqué à la note 8.

8. Nouvelle loi d'Air Canada

Une «Loi portant réorganisation d'Air Canada» (Projet de loi C-17) a été déposée devant la Chambre des communes du Canada. En plus d'accorder à la Société des pouvoirs accrus et d'élargir le champ de ses activités, le projet de loi prévoit le remaniement de la structure de la dette à long terme et du capital-actions. Le gouvernement a fait part de son intention, en vertu des dispositions du projet de loi, de convertir une partie de la dette actuelle en capital-actions. Cette mesure entraînerait une diminution sensible des charges financières annuelles et des modifications au calendrier de remboursement de la dette à long terme.

9. Engagements

Au 31 décembre 1976, il n'y avait aucun engagement relatif à l'acquisition d'appareils. Les engagements relatifs aux installations et au matériel étaient de \$18 300 000 au 31 décembre 1976. Les loyers payables en 1977 pour la location à terme d'installations s'élevaient, au 31 décembre 1976, à \$11 738 000. (Le loyer des appareils est compris dans la dette à long terme.)

10. Régimes de retraite

Au 31 décembre 1976, selon le rapport de l'actuaire, la dette actuarielle contractée au titre des régimes de retraite de la Société s'élevait à \$92 226 000 environ (1975 — \$28 800 000). Cette dette est liquidée par annuités de \$9 304 000 (1975 — \$2 861 000) jusqu'à 1992 et de \$574 000 jusqu'à 2027. A effet le 1^{er} janvier 1977, la Société a approuvé des ajustements aux hypothèses actuarielles, qui augmenteront de nouveau la dette de \$36 449 000 et accroîtront de \$3 877 000 les annuités imputées à l'exploitation.

11. Loi anti-inflation

En matière de marges bénéficiaires, prix, dividendes et rémunération, la Société doit se soumettre aux restrictions imposées par la Loi anti-inflation et par le règlement d'application en vigueur depuis le 14 octobre 1975. Se fondant sur les données disponibles, la Société estime s'être conformée aux dispositions de la loi sur tous les points importants, au cours de l'exercice se terminant le 31 décembre 1976.

12. Éléments de comparaison

En raison de la présentation adoptée en 1976, le classement de certains postes a été modifié.

En outre, les bénéfices non répartis au 31 décembre 1974, d'abord fixés à \$39 097 000, ont été augmentés de \$3 756 000 (après impôt sur le revenu applicable), somme correspondant aux profits cumulatifs produits à cette date par l'application rétroactive de la nouvelle méthode de conversion.

3. Pièces de rechange, matériaux et fournitures

	1976	1975
Pièces de rechange – valeur d'achat	58 602	56 725
Matériaux et fournitures – valeur d'achat	7 211	6 780
Désuétude accumulée	65 813	63 505
	26 238	21 768
	39 575	41 737

4. Immeubles et matériel

Matériel volant – valeur d'achat	1 165 935	1 170 541
Installations et matériel au sol – valeur d'achat	320 034	312 179
	1 485 969	1 482 720
Amortissement accumulé	622 577	540 904
	863 392	941 816
Versements échelonnés – coût	11 032	5 968
	874 424	947 784

5. Frais reportés

Mise en service d'appareils – coût	6 541	6 541
Financement et autres frais reportés – coût	2 414	2 366
	8 955	8 907
Amortissement accumulé	6 212	4 539
	2 743	4 368

6. Dette à long terme

Chemins de fer Nationaux du Canada et gouvernement du Canada – effets et obligations non garanties habituellement renouvelés à échéance: Effets à vue – 3.5% Effets renouvelables semestriellement – 8.1% - 9.2% Effets et obligations non garanties: Echéance Taux d'intérêt %	1976 5.2 1977 5.2 – 6.6 1978 6.5 – 7.0 1979 5.6 – 6.4 1980 6.7 – 7.2 1981 4.2 – 8.8 1985 5.9 1987 5.2 1989 8.0	— 33 360 22 680 67 000 89 105 48 844 17 497 67 069 131 254 642 180
Effets 5 1/2 % à échéance 1982/84	14 921	20 969
Effets 6 % à échéance 1983/84	54 077	55 482
Loyers d'appareils – 7.8%	201 666	210 618
Divers	1 426	1 736
Portion exigible	914 270	1 059 638
	52 849	52 195
	861 421	1 007 443



Notes explicatives

1. Principales méthodes comptables

a) Immeubles et matériel

La Société a adopté la méthode de l'amortissement linéaire, déterminé selon les durées utiles suivantes :

Boeing 747	16 ans
Lockheed 1011	15 et 16 ans
Boeing 727	14 ans
DC-8	14 ans
DC-9	12 ans
Installations et matériel au sol	de 5 à 30 ans

Du point de vue comptable, le matériel volant loué est considéré comme propriété de la Société.

Les frais d'entretien et de réparation sont imputés à l'exploitation à mesure qu'ils sont engagés. Les modifications et améliorations majeures sont capitalisées.

b) Pièces de rechange

La Société tient compte de la désuétude des pièces de rechange, déduction faite de la valeur résiduelle prévue, en l'imputant aux frais d'exploitation pendant la durée utile des appareils.

c) Frais reportés

Les frais de mise en service de nouveaux types d'appareils sont reportés et amortis selon la méthode linéaire sur une durée de cinq ans, à partir de la date d'entrée en service commercial de ces appareils.

Les frais de financement et les autres frais reportés sont amortis selon la méthode linéaire sur la durée à laquelle ils s'appliquent.

d) Recettes passagers et fret

Les ventes passagers et fret deviennent des recettes acquises lorsque le transport a été assuré. Les sommes perçues d'avance sont considérées comme du passif à court terme.

e) Intérêt capitalisé

L'intérêt sur les versements effectués avant l'entrée en service normal des additions majeures aux immeubles et au matériel est capitalisé et compris dans le prix.

f) Conversion des devises étrangères

L'actif et le passif sont convertis en monnaie canadienne aux taux de change de fin d'année. L'actif à long terme l'est aux taux en vigueur à la date d'acquisition.

Profits et pertes résultant des différences de change sont compris dans les revenus de l'exercice.

g) Impôt sur le revenu

Selon cette méthode, l'effet de l'impôt sur le revenu est pris en compte sur les transactions quand celles-ci sont portées au revenu comptable, sans égard à la date où elles sont considérées du point de vue fiscal.

Il résulte de ces écarts de synchronisation que des impôts sur le revenu reportés sont soit imputés aux dépenses, soit à recouvrer, selon le cas.

h) Régimes de retraite

La dette actuarielle est liquidée par annuités imputées à l'exploitation sur les périodes recommandées par l'actuaire et conformément aux dispositions de la Loi sur les normes de prestations de pension. Les versements faits aux régimes de retraite pour couvrir l'obligation de la Compagnie à l'égard des employés en activité de service sont imputés aux dépenses d'exploitation.

2. Changement de méthode comptable

Au cours de l'année, la Société a changé sa méthode comptable relative à la conversion du passif à long terme en devises étrangères. La nouvelle méthode consiste à appliquer les taux de change en vigueur à la date du bilan. Jusque-là, ce passif était comptabilisé aux taux de change en vigueur à la date à laquelle la dette était contractée.

Cette méthode a été appliquée rétroactivement et elle se reflète comme suit sur les pertes figurant aux rapports :

Profit (perte) non réalisé	1976	1975
Moins : impôt sur le revenu	2 958	(1 072)
Diminution (augmentation) de la perte de l'exercice	2 150	(609)

1975	1976	
<i>Provenance des fonds</i>		
\$ 77 386	\$ 82 998	Exploitation
170 681	—	Augmentation de la dette à long terme
1 695	2 359	Cession d'immeubles et de matériel
(440)	1 648	Diminution (augmentation) des participations
249 322	87 005	et avances
<i>Affectation des fonds</i>		
120 096	30 240	Immeubles, matériel et versements échelonnés
52 052	145 669	Réduction de la dette à long terme
131	48	Frais reportés
200	200	Dividende
172 479	176 157	
<i>(Diminution) augmentation du fonds de roulement</i>		
76 843	(89 152)	
27 025	103 868	<i>Fonds de roulement en début d'exercice</i>
\$103 868	\$ 14 716	<i>Fonds de roulement en fin d'exercice</i>



1976 1975

Passif
Passif à court terme
Dette bancaire
Comptes à payer et charges courues
Traitements et salaires
Recettes de transport perçues d'avance
Intérêts et dividendes à payer
Portion exigible de la dette à long terme

\$ 17 005 \$ 13 501
74 170 89 416
40 701 35 243
52 764 32 451
12 509 15 197
52 849 52 195
249 998 238 003

Dette à long terme

861 421 1 007 443

Impôt sur le revenu reporté

13 765 22 873
1 125 184 1 268 319

Avoir des actionnaires

Capital-actions

Autorisé: 250 000 actions d'une valeur nominale de \$100
Emis et entièrement libéré: 50 000 actions

5 000 5 000

Bénéfices non répartis

18 916 29 571
23 916 34 571
\$1 149 100 \$1 302 890

Rapport des vérificateurs

Monsieur le
Ministre des Transports,
Ottawa

Nous avons examiné le bilan d'Air Canada au 31 décembre 1976 et les états du revenu et des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui que nous avons considéré nécessaires dans les circonstances. A notre avis, ces états financiers présentent équitablement la situation financière de la Société au 31 décembre 1976 et les résultats de ses opérations ainsi que les variations de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent, compte tenu du changement à effet rétroactif du mode de conversion des devises, que nous approuvons et qui est exposé dans la note 2. Nous déclarons également qu'à notre avis, la Société a tenu les registres comptables voulus et n'a pas outrepassé ses compétences en procédant aux opérations dont nous avons pris connaissance.

Comptables agréés

Montréal (Québec)
Le 15 février 1977

1975	1976	
Actif		
<i>Actif à court terme</i>		
\$ 150 632	\$ 64 738	Encaisse et placements à court terme
127 818	136 887	Comptes à recevoir
41 737	39 575	Pièces de rechange, matériaux et fournitures
3 060	2 213	Frais payés d'avance
18 624	21 301	Impôt sur le revenu reporté
341 871	264 714	
8 867	7 219	<i>Participations et avances – coût</i>
947 784	874 424	<i>Immeubles et matériel</i>
4 368	2 743	<i>Frais reportés</i>
\$ 1 302 890	\$ 1 149 100	

Au nom du Conseil d'administration,
Pierre Taschereau
Claude I. Taylor



<i>Recettes d'exploitation</i>		
Passagers	\$ 876 326	\$ 786 439
Frete et messageries	93 844	90 419
Poste	24 975	19 850
Nolisements	29 046	36 819
Services divers – net	33 293	23 653
	<u>1 057 484</u>	<u>957 180</u>
<i>Frais d'exploitation</i>		
Frais de vol	296 045	268 685
Entretien	131 350	118 736
Service – passagers	115 663	101 019
Service – appareils et trafic	171 815	153 321
Vente et promotion	135 668	121 102
Frais généraux et administratifs	59 780	53 818
Dépréciation et désuétude	107 398	101 195
	<u>1 017 719</u>	<u>917 876</u>
	<u>39 765</u>	<u>39 304</u>
<i>Bénéfice d'exploitation</i>		
<i>Charges diverses (revenus)</i>		
Intérêt sur la dette à long terme	76 089	63 880
Intérêt capitalisé	(168)	(1 951)
Revenu d'intérêts	(13 443)	(760)
Profit sur cession d'éléments d'actif	(1 823)	(473)
Autres	1 350	3 540
	<u>62 005</u>	<u>64 236</u>
<i>Perte avant impôt sur le revenu</i>		
<i>Récupération d'impôt sur le revenu reporté</i>		
	<u>11 785</u>	<u>11 850</u>
<i>Perte de l'exercice</i>		
	<u>10 455</u>	<u>13 082</u>
<i>Bénéfices non répartis – Début d'exercice, solde redressé</i>		
	<u>29 571</u>	<u>42 853</u>
Dividende	(200)	(200)
<i>Bénéfices non répartis – Fin d'exercice</i>		
	<u>\$ 18 916</u>	<u>\$ 29 571</u>

quatre lignes transatlantiques non rentables: Moscou, Prague, Bruxelles et Vienne. Le réseau intérieur fera l'objet d'un réexamen et même s'il est peu probable que des escales soient abandonnées, une réduction des fréquences et une substitution de type d'appareil s'imposeront dans certains cas.

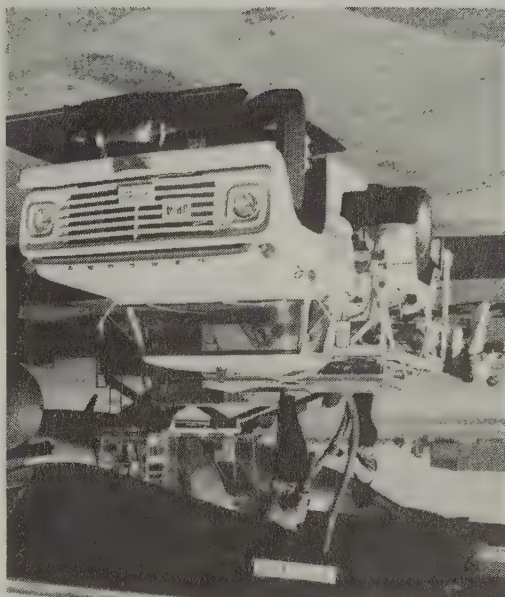
Certes, le service en sera à l'occasion moins pratique, mais Air Canada et l'industrie en général n'ont pas le choix si elles veulent éviter que les hausses de tarif ne prennent une ampleur telle qu'elles portent préjudice au public et aux compagnies elles-mêmes.

Il est permis de croire que l'industrie canadienne du transport aérien sortira plus réaliste et plus disciplinée des difficultés actuelles. Air Canada a la ferme intention d'accroître son efficacité tout en maintenant des normes élevées de qualité, et de retrouver la situation bénéficiaire qu'elle a connue pendant tant d'années. Un progrès considérable a été fait en ce sens en 1976 et, à moins d'imprévus, il y a lieu d'espérer que 1977 voie la situation financière s'améliorer encore.

La nouvelle loi d'Air Canada déposée devant le Parlement peut avoir d'importantes répercussions sur l'équilibre de la Compagnie nationale. La restructuration du capital établis-

sant un rapport dette/avoir des actionnaires normal aurait comme effet immédiat d'alléger le fardeau énorme que constitue le service des intérêts et qui pèse sur les résultats financiers de la Société depuis de nombreuses années. Si Air Canada avait bénéficié d'un tel rapport dette/avoir, elle n'aurait accusé qu'un seul déficit, faible au demeurant, en 40 ans d'exploitation. Que la loi donne à Air Canada des pouvoirs plus étendus et celle-ci pourra à l'avenir s'engager dans des activités connexes au voyage, à l'instar des autres grands transporteurs du globe.

En cette année de son 40^e anniversaire, Air Canada jette avec fierté



un regard rétrospectif sur son apport à la communauté canadienne et s'engage dans l'avenir confiante de pouvoir offrir un service public efficace et adéquat.

Au nom du Conseil d'administration, le président du Conseil,

Pierre Taschereau

le président-directeur général,

Claude I. Taylor



La direction de la Société connaît chez nos concurrents de l'étranger, aucunement pareille proportionnerait canadiennes et qui n'atteint pas les mêmes proportions.

les données au problème. Le prix du produit devant en refléter le coût, les hausses de tarifs sont inévitables, mais elles ne constituent certes pas une panacée. Il faut donc mettre tout en œuvre pour élever le niveau d'efficacité de l'exploitation et augmenter, autant que faire se peut, la productivité du personnel et de la

En pratique, cela signifie l'établissement d'horaires réalistes correspondant véritablement à la demande du marché. Il n'y a aucune raison pour que les passagers subissent des majorations inutilement élevées à cause des nombreuses places invendues. C'est pourquoi, au début de 1977, Air Canada entreprendra l'application d'un plan de rationalisation de son réseau en suspendant

Le programme de formation d'Air Canada destiné à aider l'entreprise à faire face à ses besoins actuels et futurs en cadres s'est poursuivi en 1976. Des hommes et des femmes de toute la Compagnie ont assisté pendant l'année aux stages instaurés il y a deux ans pour développer et parfaire leurs compétences administratives et, au total, 2 100 cadres et non-cadres avaient participé au programme. Parallèlement, la Compagnie a étendu ses programmes d'enseignement des langues et de traduction afin de permettre un usage accru du français au niveau de l'administration et comme langue de travail. On peut douter qu'une autre entreprise de service canadienne d'envergure ait fait plus qu'Air Canada pour offrir au public un service bilingue. L'intensification des efforts de la Société en ce domaine témoigne de la volonté sincère de la Compagnie nationale de faire sa part pour respecter le statut des deux langues officielles du Canada.

cinquante tonnes de fret et son complément normal de passagers. La Compagnie a étendu son service de messageries aux vols transfrontière, pour combler le vide créé par le retrait de Rail Express Agency (REA), qui avait fonctionné pendant plus de quarante ans pour le compte de l'en-semble des transporteurs aériens nord-américains. Expédair, le service d'expédition interurbain de vingt-quatre heures, a vu son volume croître de 70% au cours de l'année. Le service a été étendu à titre expérimental à diffé-rentes villes du Royaume-Uni et d'Europe continentale.

Flotte et installations

En fin d'exercice, la flotte d'Air Canada se composait de 118 appareils: 6 Boeing 747, 10 Lockheed L-1011, 35 Douglas DC-8, 14 Boeing 727 et 53 Douglas DC-9. En outre, deux L-1011 ont été loués pour la période de pointe estivale.

Un autre DC-8, propriété d'Air Canada, est loué à Cubana de Aviación. Deux appareils de même type loués à cette compagnie ont été détruits dans des circonstances tra-giques au cours de l'année. Aux ter-mes du contrat de location, la police sur corps était à la charge de Cubana et le capital assuré payable à Air Canada.

Un vaste programme de reconver-sion a été mis en œuvre en 1976 pour doter trois L-1011 d'une plus grande autonomie. Un appareil est transformé, les deux autres devant l'être au début de 1977. Les modifications permettent l'emport de carburant supplémentaire et allongent le rayon d'action des appareils de 1 000 milles. Les L-1011 convertis seront affectés à des liaisons transatlantiques, ce qui permettra de desservir par gros-porteurs des destinations qui l'étaient par des appareils moins compétitifs.

En outre, la Société a lancé un programme d'optimisation du rende-ment de sa flotte par l'addition de sièges dans les B-747, L-1011 et DC-9. Au terme des travaux, en 1979, la Compagnie aura ainsi en capacité supplémentaire l'équivalent d'un B-747, d'un L-1011 et de trois DC-9. Le programme coûtera un peu plus de \$17 millions ce qui, par rapport aux quelque \$90 millions qu'il aurait fallu déboursier pour l'achat de ces appa-

reils, représente une économie appré-ciable. Cette transformation apporte également une amélioration de 8% de l'utilisation du carburant.

L'économie de carburant reste d'ailleurs un souci majeur. Les pro-grammes déjà en cours pour modifier les méthodes d'opération, notamment en matière de vitesses, d'altitudes de croisière et de choix des routes ont permis d'épargner des quantités substantielles de combustible. Le système automatisé de planification des vols, qui intègre ces différents paramètres, a été étendu en 1976 à un plus grand nombre de vols.

La fiabilité des moteurs s'est amé-liorée pendant l'année du fait de l'arrivée à maturité de nouvelles tech-niques de maintenance, qui ont donné d'excellents résultats. Sur la base du nombre d'heures moyen d'utilisation entre révisions majeures des moteurs, l'efficacité de la maintenance s'est sensiblement accrue au cours des deux dernières années. Depuis 1974, le potentiel s'est élevé de 82% dans le cas du moteur Pratt & Whitney JT9D, qui équipe le B-747, et de 74% dans celui du moteur Rolls-Royce RB-211, qui équipe le L-1011.

La Maintenance d'Air Canada met ses installations et ses compétences au service d'autres compagnies. Les recettes à ce chapitre ont augmenté de 20% sur 1975 par suite des con-trats passés avec Cubana et Aero Peru

Personnel

Air Canada a toujours estimé que ses ressources humaines constituaient un atout majeur. Tout au long de l'année, son personnel masculin et féminin a continué de faire preuve de la compétence indispensable dans une industrie aussi hautement techni-que que celle de l'aviation.

En fin d'année, les effectifs étaient de 20 556 personnes, soit une baisse de 0.2% tandis que les effectifs moyens ont diminué de 1% en 1976. La producti-vité, calculée en tonnes-milles offertes par employé, qui est le critère commun à toute l'industrie, a crû de 4%.

venus s'ajouter aux autres transpor-teurs de divers pays qui faisaient déjà appel à nos ressources en la matière. Le calendrier des travaux de construction du nouveau hangar de maintenance locale de Winnipeg a été respecté en 1976. L'ouverture est prévue pour l'automne 1977.

fut constituée pour créer, exploiter et développer un service expérimental ADAC entre Montréal et Ottawa. Toutes les pertes d'exploitation ont été absorbées par le gouvernement du Canada et le service a pris fin en avril 1976. Les résultats ont été transmis au ministère des Transports pour évaluation.

Air Canada devient une participante de 26% dans la société Air Jamaica (1968) Limited, transporteur national de la Jamaïque, la majorité du capital appartenant au gouvernement de ce pays. Le solde des actions préférentielles que le gouvernement de la Jamaïque rachète au cours de la période se terminant en 1979 se chiffrait au 31 décembre à \$3.6 millions.

D'autre part, des placements dans des compagnies associées ont été effectués par les Immeubles nationaux du Canada Ltée, avec des capitaux avancés par Air Canada. Ce sont: Matac Cargo Limited, propriété conjointe des Immeubles nationaux du Canada et de Marathon Aviation Terminals, qui a construit et exploité des installations de fret à l'aéroport international de Mirabel. Des discussions sont en cours pour convertir cette copropriété en association durant 1977.

Allied Inkeepers (Bermuda) Limited, qui possède des hôtels aux Antilles; la participation au tiers des Immeubles nationaux du Canada a été réalisée pendant l'année; une provision couvrant pleinement les pertes avait été constituée lors d'exercices précédents.

Venturex Limited, propriété exclusive des Immeubles nationaux du Canada, a été formée pour exploiter les vols notifiés à réservation anticipée (VARA) conformément aux règlements du transport aérien, en utilisant les appareils d'Air Canada. Cette société s'occupe également d'organiser et d'assurer des services de réception au sol. Le coût net d'exploitation de Venturex est déqualifié des recettes d'Air Canada.

En 1976, Air Canada a réexaminé sa participation comme actionnaire à la CANAC Distribution Limited et a décidé de se retirer. Une provision de \$310 000 pour se libérer de ses obligations à cet égard a été constituée.

Les mouvements d'avions-cargos notifiés ont progressé de 13% grâce surtout aux efforts conjugués d'Air Canada et des ministères de l'Agriculture, de l'Industrie et du Commerce, et des Transports pour promouvoir l'exportation du bétail. Air Canada a commencé d'utiliser un nouveau matériel de chargement des bestiaux qui a amélioré l'efficacité du transport et rallié les suffrages des exportateurs et des organismes gouvernementaux intéressés.

Le B-747 mixte passagers-fret, mis en service à la fin de 1975, a fait ses preuves en année pleine et s'est révélé en mesure d'enlever jusqu'à

Fret et poste

Le volume total du fret aérien a augmenté de 8%. Le fret proprement dit a progressé de 6%, les messageries ont diminué de 9% et le courrier a crû de 24%. Les messageries et le courrier avaient subi le contre-coup de la grève des Postes survenue à la fin de 1975, ce qui fausse les comparaisons d'une année sur l'autre.

Un avion-cargo a été affecté à la desserte de Winnipeg en remplacement de l'appareil mixte passagers-fret qui assurait précédemment le service. Une liaison cargo Calgary-Chicago a été créée et la capacité a été augmentée sur l'ensemble du réseau intérieur. Le service avant-gardiste mer-air d'Air Canada, qui assure la distribution par vols directs en Europe de marchandises expédiées par bateau de l'Extrême-Orient à Vancouver, a connu un développement notable puisque le trafic a crû de 42% par rapport à 1975.





Face à la demande sur les des-

sertes méridionales, la Compagnie a accru sa capacité de 8%, et le nombre de passagers a augmenté d'autant. Le service sur Cuba a commencé, au départ de Toronto. Un tarif excursion de nuit particulièrement bas à destination des escales d'Air Canada en Floride a été instauré pour toucher de nouvelles couches de clientèle. Ce tarif «Chouette» a plu aux Canadiens disposés à voyager en fin de semaine et à des heures inusitées et permis à la Compagnie d'accroître le taux d'utilisation de ses appareils.

Devant le succès de cette formule d'abord lancée à titre expérimental, la Compagnie en a prolongé l'application sur Miami et l'a ensuite étendue à Tampa puis à Freeport (Bahamas). D'autres programmes d'incitation au voyage ont attiré la clientèle vers les dessertes méridionales de la Compagnie et bien que la recette unitaire ait décliné quelque peu, le coefficient d'occupation est passé à 62%, améliorant ainsi la rentabilité de ce

secteur. A l'entrée en vigueur de l'horaire d'hiver, haute saison pour les Antilles, la Barbade a été desservie par B-747. La tendance à la hausse des coûts s'est naturellement fait sentir dans l'ensemble du réseau; aussi les tarifs transatlantiques ont-ils grimpé de 8% en moyenne, les tarifs méridionaux de 3 à 5% et les tarifs transfrontière de 7%.

Autres événements

Comme par le passé, Air Canada s'est efforcée en 1976 de fournir à sa clientèle une gamme élargie de services originaux et intégrés touchant les voyages.

Fidèle à son rôle de chef de file dans le domaine de l'application de l'informatique à l'aviation commerciale, elle a installé au cours de l'année quelque 170 terminaux de réservation dans des agences de voyages et chez certains clients clés, portant à 270 le nombre d'appareils ainsi en service dans ces points de vente. A l'instar de trois transporteurs régionaux canadiens, le ministère de la Défense nationale a adopté notre système de réservation automatisé.

Les centres de calcul de Dorval et de Winnipeg ont été dotés d'ordinateurs plus puissants. Les inventaires de maintenance, les opérations comptables et l'information aux cadres y ont gagné en efficacité.

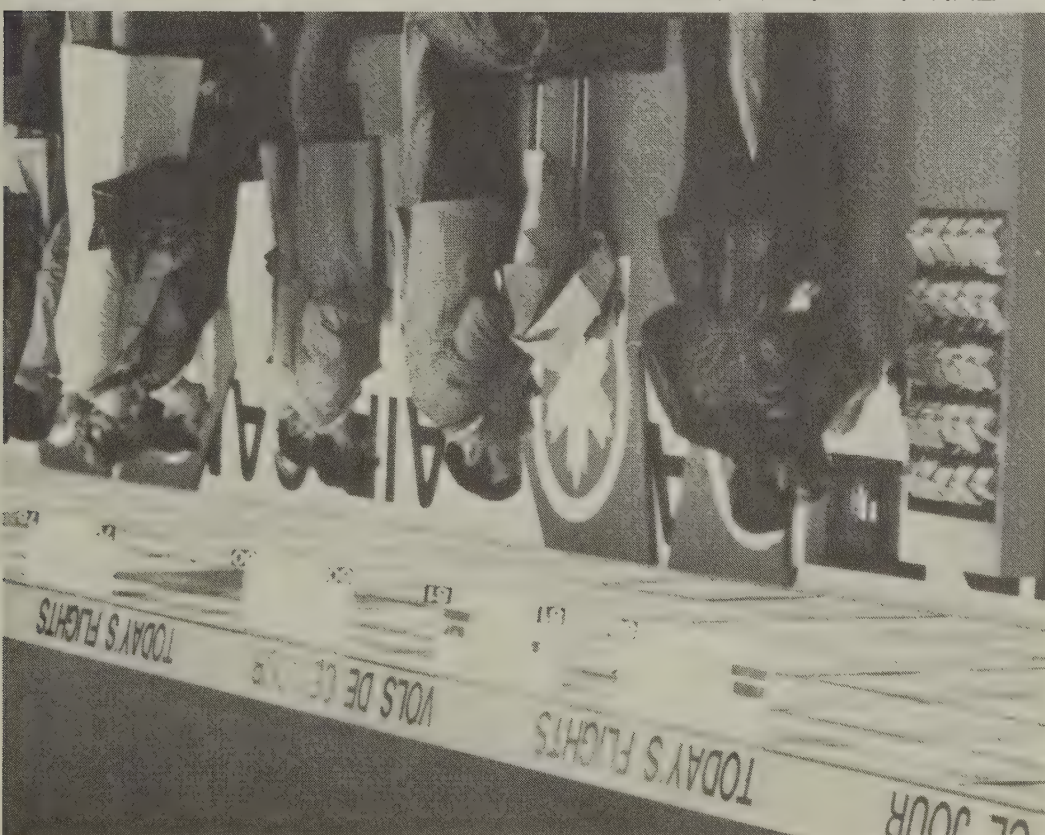
La CANAC Consultants Limitée, organe de consultation conjoint d'Air

Canada et du CN, a continué à fournir des services de conseil en matière de transport et dans des domaines connexes à ses clients du monde entier. En 1976, les programmes en cours touchaient les Antilles, l'Afrique du Nord et l'Amérique du Sud et des études préliminaires étaient menées en Afrique du Nord, au Moyen-Orient et au Bangladesh. La CANAC a effectué l'évaluation d'un projet d'aviation civile à Madagascar et fourni un appui administratif à Leeward Island Air

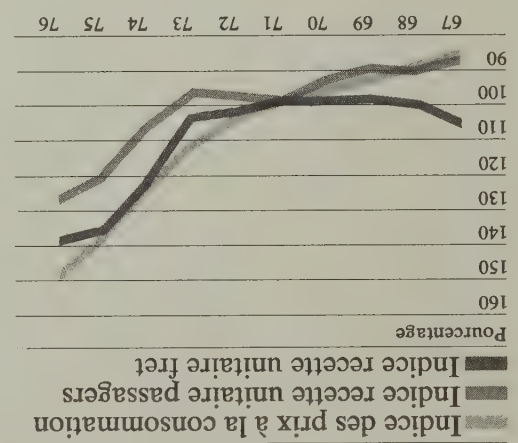
Transport (1974) Limited. Enfin, elle

Filiales et participations

Air Canada a des liens avec un certain nombre d'entreprises œuvrant dans des domaines connexes au sien. Deux de ces affiliations ont été comptabilisées comme placements à valeur d'achat. Airtransit Canada est une filiale en propriété exclusive qui



Comparaison des recettes unitaires et de l'indice des prix à la consommation (1967-1976; 1971=100)

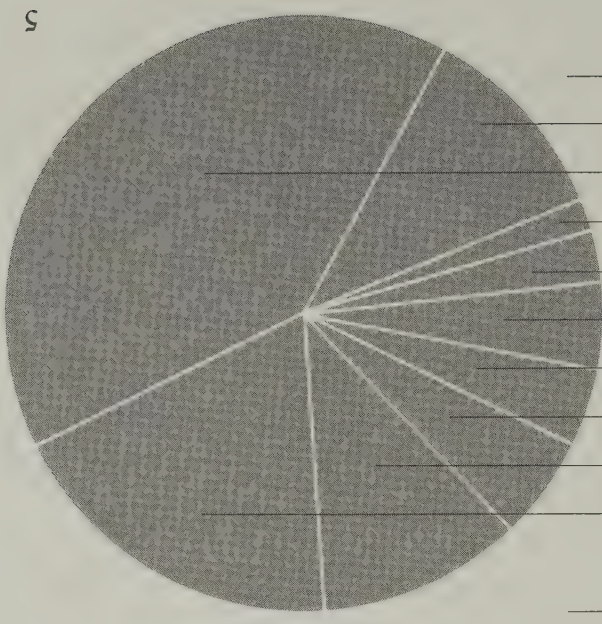


sur son réseau intérieur un tarif encouragerait qui comporte certaines limitations mais représente une réduction allant jusqu'à 44% des tarifs d'économie en vigueur. Ce tarif, Nolliprix Canada, a été conçu pour combler la capacité excédentaire et inciter les Canadiens à voyager dans leur pays. En raison des conditions de réservation anticipées, cette nouvelle grille tarifaire n'a eu d'effet qu'au début de 1977. Elle remplace les anciens tarifs excursion. Malgré la conjoncture difficile, Air Canada se devait de respecter des normes de qualité élevées en matière de service à la clientèle. A cette fin, elle décida de projeter des films à bord des L-1011 et elle étendit son système de billetterie à trente-sept agences locales du Canada. Grâce à la rapidité, à l'efficacité et à la précision du système, le client est mieux servi et la Compagnie accroît sa productivité.

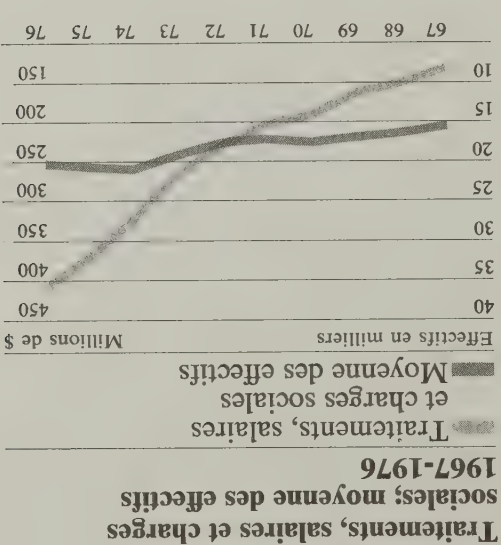
Les tarifs se sont également ressentis de la hausse régulière des coûts. Air Canada, avec d'autres transporteurs canadiens, a dû appliquer une première majoration de 8% en avril en compensation de frais supplémentaires imposés et une seconde de 4% en septembre pour absorber l'augmentation des dépenses de carburant et de différentes redevances d'aéroport. En dépit de prix de revient sensiblement supérieurs, les tarifs intérieurs canadiens pouvaient, en fin d'année, se comparer à ceux des Etats-Unis et restaient bien en deçà des tarifs européens. Afin de stimuler les voyages aériens après la pointe estivale, la Compagnie facilitait encore l'accès aux tarifs réduits dont bénéficiaient sa clientèle âgée, les familles et les groupes se déplaçant à l'intérieur du Canada. Elle supprima les restrictions antérieures ment appliquées au week-end. A l'automne, Air Canada instaura

Marchés internationaux
Le nombre de passagers des services internationaux d'Air Canada a progressé quelque peu en 1976, mais à des taux bien éloignés de ceux d'autrefois, et les lignes transatlantiques ont connu un recul. Sur son réseau étranger, la Compagnie a transporté 3.1 millions de passagers réguliers, soit 10% de plus. Elle a enregistré 0.7 million de passagers sur le Royaume-Uni et l'Europe continentale, 2.1 millions (+11%) sur les Etats-Unis et plus de 0.3 million (+1%) sur les Antilles. Les tarifs Nolliprix ont d'abord été appliqués au Royaume-Uni pour concurrencer les transporteurs à la

Frais d'exploitation 1976		
	en milliers	% du total
Carburants et lubrifiants	190 013	18.7
Dépréciation et désuétude	107 398	10.6
Loyers, services publics et communications	56 912	5.6
Matériaux, fournitures et services	43 661	4.3
Commission sur les ventes	42 412	4.2
Droits d'atterrissage et redevances d'aéroports	30 509	3.0
Publicité et promotion	18 153	1.8
Traitements, salaires et charges sociales	413 234	40.6
Divers	115 427	11.2
Total des frais d'exploitation	1 017 719	100.0



demande, qui ne sont pas tenus d'assumer de service en période hors-pointe. Cette nouvelle formule allie l'avantage des tarifs des vols notifiés à la souplesse des services réguliers. Cette tarification s'est ensuite étendue à certaines dessertes d'Europe continentale. Air Canada a pu inaugurer trois nouvelles lignes sur les Etats-Unis, augmentant ainsi de 17% les passagers-milles payants. A l'entrée en vigueur de l'horaire d'été, une fréquence quotidienne sans escale a été créée entre Toronto et Boston ainsi qu'entre Montréal et Cleveland. Simultanément, un service direct quotidien commençait entre Chicago, Calgary et Vancouver. Comme le trafic s'est révélé insuffisant pour justifier la relation Cleveland-Montréal, ce service a été suspendu à l'automne. Sur les lignes transfrontières, le coefficient d'occupation a fait un bond de cinq points pendant l'année.



court terme des fonds obtenus grâce à cette méthode de financement.

Les sommes engagées par la Compagnie pour fournir des régimes de retraite satisfaisants pour son personnel actif et retraité ont sensiblement alourdi ses dépenses en 1976. Par suite de l'évaluation triennale de l'actuaire au 31 décembre 1975, la dette actuarielle contractée au titre des régimes de retraite a augmenté de \$63.4 millions pour atteindre \$92 226 000. Cette augmentation est imputable à l'amélioration des prestations, à l'accroissement du nombre de départs anticipés à la retraite et aux fortes hausses salariales des trois années considérées. En outre, le rendement du placement des fonds a été inférieur aux prévisions en raison de la faible performance du marché des actions en 1973 et 1974. Face à cette augmentation de la dette actuarielle, la Société a dû hausser de \$7 millions environ les annuités spéciales par lesquelles elle s'en libère, pour les porter à \$9 878 000.

Air Canada a approuvé, à effet le 1^{er} janvier 1977, d'autres ajustements des hypothèses et calculs actuariels des prestations qui auront pour conséquence d'augmenter la dette de \$36 449 000 et d'entraîner le versement par la Compagnie d'annuités spéciales supplémentaires de \$3 877 000.

Situation financière

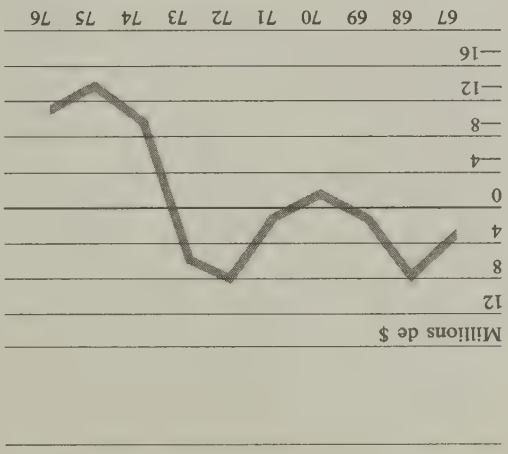
Le remboursement par la Société de \$129 millions au gouvernement du Canada et de \$17 millions à d'autres créanciers a réduit la dette à long terme de \$146 millions au cours de l'année. L'encaisse et les placements à court terme ont décri de \$86 millions et le fonds de roulement a diminué de \$89 millions.

Bien que les recettes totales aient augmenté de 10%, la croissance des comptes à recevoir a été limitée à 7% grâce aux efforts soutenus pour accélérer le recouvrement et ainsi améliorer l'affectation des fonds.

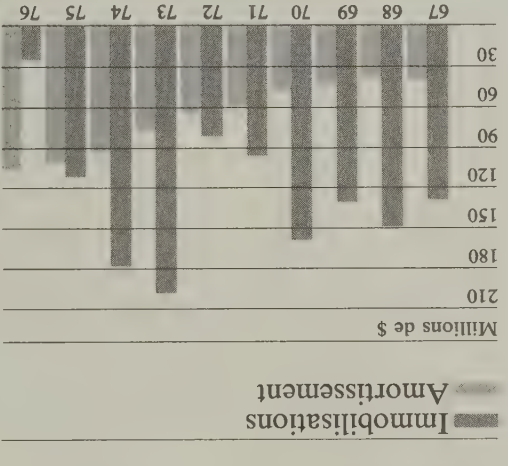
Air Canada n'a acheté aucun appareil en 1976 et le coût des immeubles et du matériel a augmenté de \$8 millions. L'actif total a diminué de \$154 millions.

Par suite des accords conclus en 1975 sur la cession-bail d'appareils,

Bénéfice ou perte nets
1967-1976



Immobilisations et amortissement
1967-1976



il n'y a pas eu besoin de capitaux supplémentaires au cours de l'année.

En 1976, la Société s'est employée à réexaminer ses méthodes internes et à pris des mesures pour appliquer un certain nombre de contrôles relatifs à la gestion financière et aux secteurs connexes.

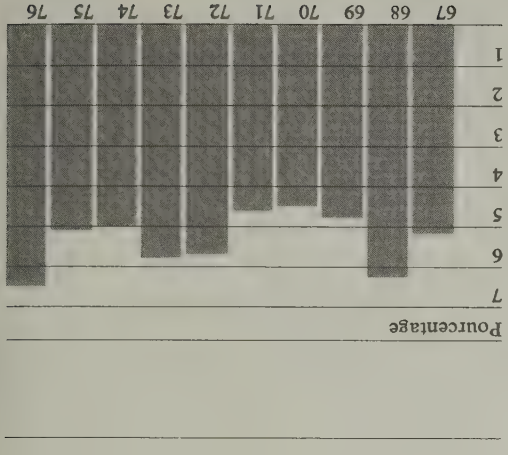
Marchés intérieurs

Le fléchissement marqué du taux de croissance de l'économie canadienne s'est malheureusement répercuté sur le trafic passagers du réseau intérieur.

La Compagnie a transporté quelque 7.5 millions de passagers sur ses lignes intérieures, 1% de moins qu'en 1975. La faiblesse de ce marché vital, comptant pour 60% des opérations totales d'Air Canada, a fortement touché les résultats d'ensemble.

La conjoncture économique des dernières années a sensibilisé Air Canada à la nécessité de faire preuve de souplesse dans l'établissement des horaires afin de pouvoir s'adapter aux

Rendement des investissements
1967-1976



fluctuations du marché. Ainsi, pour la demande, elle a décidé en début d'année de retrancher des vols peu utilisés et de différer l'ouverture de nouveaux services.

La rentabilité de liaisons Ottawa-Calgary et Montréal-Boston sans escale ainsi que celle d'une nouvelle relation Montréal-Portland (Maine) n'étant pas assurées, Air Canada a dû se résoudre à reporter cette expansion pour autant minimale de son réseau.

Le service sans escale Québec-New York a été suspendu en avril, et la ligne transcontinentale par London n'a été exploitée que pendant la période de pointe estivale. Par suite d'un accord de coopération avec le transporteur ontarien Great Lakes Airways, ce dernier a augmenté le nombre de ses vols, ce qui a permis à Air Canada de réduire sa fréquence sur Toronto-London.

Pendant les mois toujours achalandés de l'été, Air Canada a offert des vols sans escale et des liaisons plus nombreuses entre différents centres du Canada. Une relation sans escale Toronto-Charlottetown a été ajoutée à l'horaire d'été ainsi qu'un vol Ottawa-Edmonton qui a connu une bonne demande. Cependant, décidée à améliorer son rendement à court terme, la Compagnie a fait preuve d'une vigilance constante afin d'éliminer les surcapacités au plus vite, notamment en limitant l'offre par la substitution d'appareils.

La réduction de 2% de la capacité passagers conjuguée à la très légère hausse des passagers-milles payants a contribué à relever de 2 points le coefficient d'occupation, fixé à 61%.

Monsieur le Ministre,
Le Conseil d'administration d'Air
Canada a l'honneur de vous présenter
son rapport pour l'exercice 1976.
A bien des égards, 1976 fut une
année de progrès, tant au chapitre
financier qu'à celui du service. La
productivité, la recette unitaire et les
coefficientes de chargement ont aug-
menté et, n'eût été l'arrêt de neuf jours
qui a paralysé le transport aérien
canadien et coûté \$22.5 millions de
revenus nets à Air Canada seulement,
la Société aurait enregistré un modeste
bénéfice. En définitive, l'exercice
s'est soldé par une perte nette de
\$10 455 000.

Les tendances inflationnistes ont
continué de peser lourdement sur les
frais d'exploitation de la Société, et
la conjoncture économique canadienne
en général a entraîné une quasi sta-
gnation du trafic intérieur compensée
dans une certaine mesure par la
croissance d'autres marchés.
Avec une structure financière plus
en rapport avec les normes de l'in-
dustrie, Air Canada aurait enregistré
un résultat supérieur. A cet égard,
le Parlement est actuellement saisi
d'un projet de loi prévoyant la restruc-
turation du capital de la Société.
Compte tenu de la hausse cons-
tante des coûts et de l'absence de
croissance du trafic sur l'important
niveau intérieur, les résultats consti-
tuent une amélioration reconfortante
par rapport à l'exercice précédent.
La hausse de 4 % de la productivité
du personnel ainsi que l'avance de trois
points du coefficient d'occupation,
qui passe de 58 % à 61 % par suite
d'une meilleure utilisation des appa-
reils, témoignent du succès de l'effort
consenti pour parvenir à une efficacité
accrue.

Recettes

Pour la première fois, les recettes
d'exploitation ont franchi en 1976 le
cap du milliard, s'élevant de 10 % pour
atteindre le total de \$1 057 484 000.
Le trafic et la recette unitaire ont
progressé chacun de 5 % et contribué
ainsi à l'augmentation de \$100 mil-
lions. Les activités régulières passagers
et fret ont apporté respectivement
\$90 millions et \$8 millions de plus.
Les recettes des nolisements ont
décliné de \$8 millions, mais les recettes
diverses ont crû de \$10 millions.

La croissance de 6 % du trafic
passagers régulier traduit l'inaugura-
tion de nouveaux services sur les
Etats-Unis et l'introduction de tarifs
encouragement. La hausse du trafic
des réseaux Etats-Unis, transatlantique
et Sud a dépassé 10 %, mais celle de
1 % des services intérieurs est déce-
vante et préoccupante. L'augmentation
de 8 % des recettes fret des vols régú-
liers est entièrement attribuable à la
croissance du trafic. Le fret propre-
ment dit a progressé de 6 % et le cour-
rier de 24 %, ce qui s'explique par la
grève des Postes de la fin de 1975.
Quant à la baisse des recettes des noli-
sements, elle découle de l'introduction,
en concurrence, d'un tarif Nolinprix
valable pour les vols réguliers ainsi que
de l'anémie générale du transport à
la demande.

Dépenses

Les dépenses d'exploitation ont
totalisé \$1 018 000 000 en 1976, soit
\$100 millions ou 11 % de plus que
l'année précédente.
Bien que les effectifs moyens
aient diminué pour la deuxième année
consécutive, de 1 % en 1976, les frais
de personnel se sont alourdis de
\$40 millions ou 11 % en raison de la
poursuite des pressions sur les salaires.
Le progrès de 4 % de la productivité
du personnel a concouru à endiguer le
gonflement de ce poste important.
Les dépenses de carburant ont
augmenté de nouveau en 1976 pour
atteindre \$190 millions (+ 12 %).
Comme le carburant représente 19 %
du total des frais d'exploitation, les
majorations de prix ne peuvent que se
répercuter fortement sur les tarifs et
les bénéfices.

En 1976, les redevances d'aéro-
port versées au gouvernement ont
grimpe de \$6 millions, soit 26 %. A
l'escalade des taux s'est ajoutée une
nouvelle taxe de sécurité par passager.
Les charges d'amortissement ont
crû de \$6 millions ou 6 % en raison
surtout de l'utilisation en année pleine
d'appareils réceptionnés en 1975.
Les intérêts de la dette à long
terme se sont élevés de \$12 millions,
soit 19 %. Cette hausse, imputable
principalement aux effets sur l'exercice
entier de la cession-bail de matériel
volant conclue en 1975, a été compen-
sée par un gain de \$11 millions en
revenus d'intérêts sur le placement à

Nommés par décret:

William R. Allen, C.R.†
Toronto

J. F. Cruickshank
Halifax

George Heffelfinger
Winnipeg

Claude I. Taylor
Président-directeur général
Elus par les actionnaires:

Pierre Des Marais II
Montréal

Geno F. Francolini
Tillsonburg, Ontario

L. C. L. Jolivet
Vancouver

André Monast, C.R.
Québec

Pierre Taschereau, C.R.
Montréal

Pierre Taschereau, C.R.***†
Président du Conseil intérimaire

Claude I. Taylor
Président-directeur général

A. D. Bone
Vice-président
Maintenance

W. J. Brooks
Contrôleur financier

M. H. Cochran†
Vice-président
Finances et Planification

Maurice d'Amours
Premier Vice-président
Marketing, Ventes et Service

K. J. Davis
Vice-président
Opérations aériennes

F. C. Eyre
Vice-président
Personnel

M. E. Fournier
Secrétaire

C. H. Glenn
Vice-président
Planification
Flotte aérienne

G. J. Kendall
Trésorier

John W. McGill
Vice-président
Marketing

D. E. McLeod
Vice-président
Affaires publiques

I. E. McPherson
Conseiller juridique général

K. E. Olson
Vice-président
Achats et Installations

L. M. Raverly
Vice-président
Services techniques

D. C. Tennant
Premier Vice-président
et Conseiller technique

R. T. Vaughan, C.R., LL.D.
Vice-président
Affaires générales

D. Bryce-Buchanan
Vice-président
Région Europe

J. M. Callen
Vice-président
Région Centre

Pierre Jeanniot
Vice-président
Région Est

J. P. Labrie
Vice-président
Région États-Unis et Sud

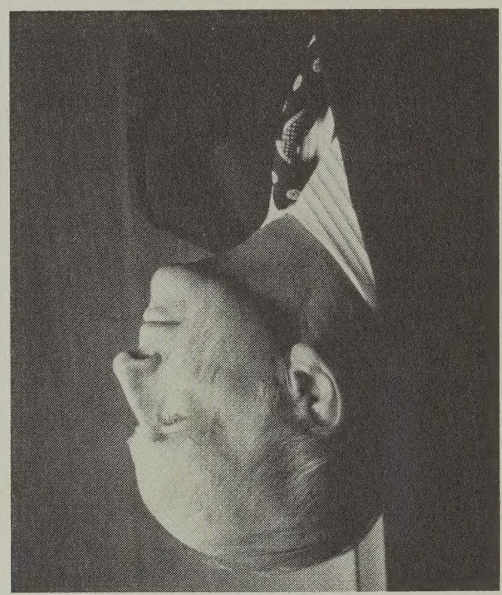
H. D. Laing
Vice-président
Région Ouest

Siège social:
1, Place Ville-Marie
Montréal H3B 3P7
(Québec)

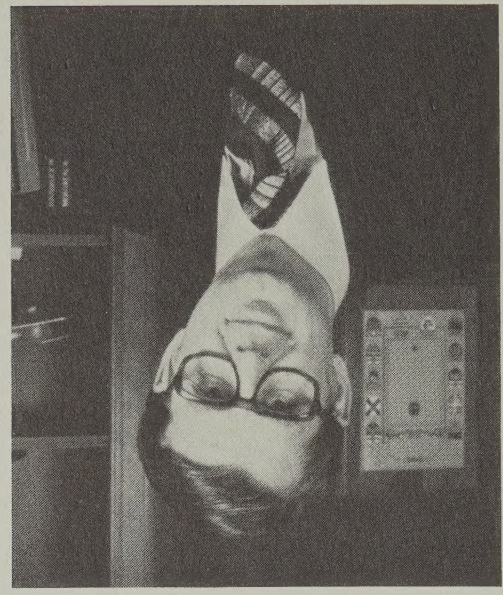
* Au 31 décembre 1976
** Nommé Président du Conseil
le 1^{er} janvier 1977
† Membre du Comité de vérification

APR 2 1 1977

Résultats financiers		1976	1975**	Ecart en %
Recettes d'exploitation				
\$ 1 057 484 000				
Frais d'exploitation				
1 017 719 000				
Bénéfice net (perte)				
(10 455 000)				
Investissements en fin d'exercice				
885 337 000				
Rendement des investissements				
6.5				
Exploitation				
Passagers-milles payants* (000)				
10 705 040				
Coefficient d'occupation passagers*				
61%				
Recette par passager-mille payant*				
8.19¢				
Tonnes-milles offertes totales (000)				
3 175 289				
Frais d'exploitation par tonne-mille offerte				
32.05¢				
Effectifs en fin d'exercice				
20 556				
Services réguliers seulement				
* Certains postes ont été redressés pour assurer la concordance avec 1976				
0				
7				
3				
5				
6				
(15)				



Pierre Taschereau, C.R.
Président du Conseil



Claude I. Taylor
Président-directeur général

2	Conseil d'administration –
	Direction
3	Rapport du Conseil
	d'administration
11	État du revenu
	et des bénéfices non répartis
12	Bilan – Rapport des vérificateurs
14	Évolution de la situation financière
15	Notes explicatives
18	Principales statistiques
	des dix dernières années
20	Définitions

